24



# GRANDES EPOCAS de la AVIACION



## AMÉRICA Y LA AVIACIÓN MILITAR II

TIME LIFE folio

# GRANDES ÉPOCAS
de la
# AVIACIÓN

24



# GRANDES ÉPOCAS de la AVIACIÓN

24

## AMÉRICA Y LA AVIACIÓN MILITAR II




folio

**Dirección editorial:** Julián Viñuales Solé

**Coordinación editorial:** Julián Viñuales Lorenzo

**Autor:** Edward Jablonski

**Asesores científicos:** Donald S. López y Robert C. Mikesh

**Dirección técnica:** Pilar Mora

**Coordinación técnica:** Miguel Ángel Roig

**Título original:** *America in the Air War*

**Traducción:** María Elena Aparicio Aldazabal

**Diseño cubierta:** Singular

**Publicado por:**
Ediciones Folio, S.A.
Muntaner, 371-373
08021 Barcelona



ISBN: 84-7583-945-2 (obra completa)
ISBN: 84-7583-969-X (volumen 24)

**Impresión:**
Grafos, Arte sobre papel
(Barcelona)

Depósito legal: B-30.243-94
*Printed in Spain*

## CONTENIDO

### VOLUMEN II

# La misión de una mujer

Para la tripulación del *Little Bill*, un B-17 de la Duodécima Fuerza Aérea con base en Argelia, el 22 de enero de 1943 podía haber sido un día normal. Aunque tenían planificado realizar «el recorrido del lechero», como llamaban los pilotos de la Duodécima a las incursiones rutinarias que, prácticamente a diario, realizaban sobre objetivos del Eje en el Norte de África y el Sur de Italia, llegaron noticias de que la misión de ese día iba a ser diferente. Y diferente no sólo porque el servicio de información militar les ofreció un objetivo jugoso, el aeropuerto de El Aouina cerca de Túnez, donde los transportes alemanes que estaban descargando las tropas estarían dispersos por el campo, sino que además les iba a acompañar una mujer. Margaret Bourke-White, la famosa reportera gráfica del *Life*, que había conseguido el permiso del general de división James Doolittle, comandante de la Duodécima, para participar en la incursión.

Vestida con dos pares de ropa interior —incluyendo un par de calzoncillos largos— un jersey prestado, un traje de vuelo de cuero, una bufanda, dos pares de medias de lana y botas forradas de borreguillo, Bourke-White (*derecha*) pasó a ser desde aquel día la primera mujer que voló con una escuadrilla de combate norteamericana sobre territorio enemigo. A pesar del riesgo que la misión implicaba, se sentía «maravillosamente» y lo único que la preocupaba era la temperatura de 38 grados bajo cero que había a una altura tan elevada. Los dedos se le entumecieron mientras hacía fotografías a través de una abertura del compartimento de las bombas, y la humedad de la respiración se congelaba en la manguera de su máscara de oxígeno, con el peligro de bloquearla, problema que resolvía apretando de vez en cuando los extremos de la manguera para desatascarla. Usando unas botellas portátiles de oxígeno cuya carga duraba unos tres minutos, se pudo mover de una parte a otra del avión. Al gozar de cierta autonomía se aventuró a tomar algunas instantáneas sacando la cabeza y los hombros por fuera de la escotilla de las ametralladoras del radiotelegrafista, pero el torbellino de las hélices era tan fuerte que la obligó a abandonar al poco tiempo.

Tomó la mayoría de las fotografías desde las ventanas de los ametralladores laterales, corriendo de un lado al otro y agarrándose a las ametralladoras de calibre 12,7 mm, aunque según dijo, «era bastante difícil no enredarse más que las melenas de Absalón» entre todas las mangueras y cables del oxígeno y de los aparatos de intercomunicación.

Tres horas y media después de haber despegado, Bourke-White y el escuadrón llegaron de vuelta a la base argelina. Las imágenes captadas por Margaret y un reconocimiento posterior mostraron que en la incursión se había destruido 12 aviones alemanes y otros 19 habían resultado dañados. Después de que las examinasen los servicios de información militar, los fotografías aparecieron en *Life* cinco semanas después.




*Un B-17 se dirige hacia el este a lo largo de la costa africana semioculta por bancos de nubes como parte de la misión integrada por 43 bombarderos durante la cual Bourke-White tomó sus famosas fotografías. Para confundir a los alemanes, la formación se dirigió a la ciudad tunecina de Bizerta antes de atacar el aeropuerto tunecino.*





*El oficial al mando de la misión (centro de pie) y sus ayudantes preparan una incursión sobre el mapa extendido encima de una mesa de juego en el cuartel general, un antiguo casino.*



*Los oficiales comprueban los mapas en busca de zonas aptas para aterrizajes de emergencia.*



*Los armeros cargan las bombas en un B-17 utilizando un cabestrillo para levantar las bombas hasta sus soportes en la bodega del avión.*

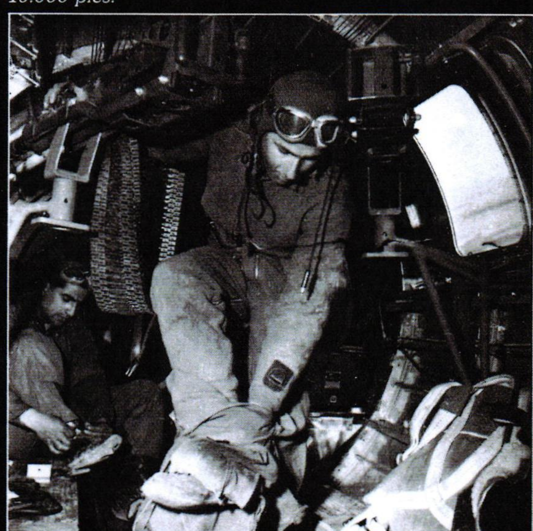
*Dejando tras él una estela de arena, un B-17 despega de una pista improvisada en el desierto. Tan sólo unas semanas antes, los aviones estaban operando desde unos embarrados campos de aviación cercanos a la costa.*



*Con su misión cumplida, los B-17 regresan a su base mientras el humo empieza a cubrir El Aouina. Lanzaron 90 toneladas de bombas de fragmentación dijo: «Esto es demasiado bueno para ser cierto.»*



*El radiotelegrafista se ajusta la máscara de oxígeno a 10.000 pies.*



*Los ametralladores se quitan su equipo de equipo de vuelo a gran altura antes de aterrizar.*



*sobre el objetivo. Al ver el grado de destrucción, el copiloto del avión de Bourke-White*

*Pasada la tensión, uno de los ametralladores laterales enciende un cigarrillo.*



*De vuelta de la incursión, las tripulaciones comparten los detalles de sus bombardeos con los oficiales del servicio de información militar.*



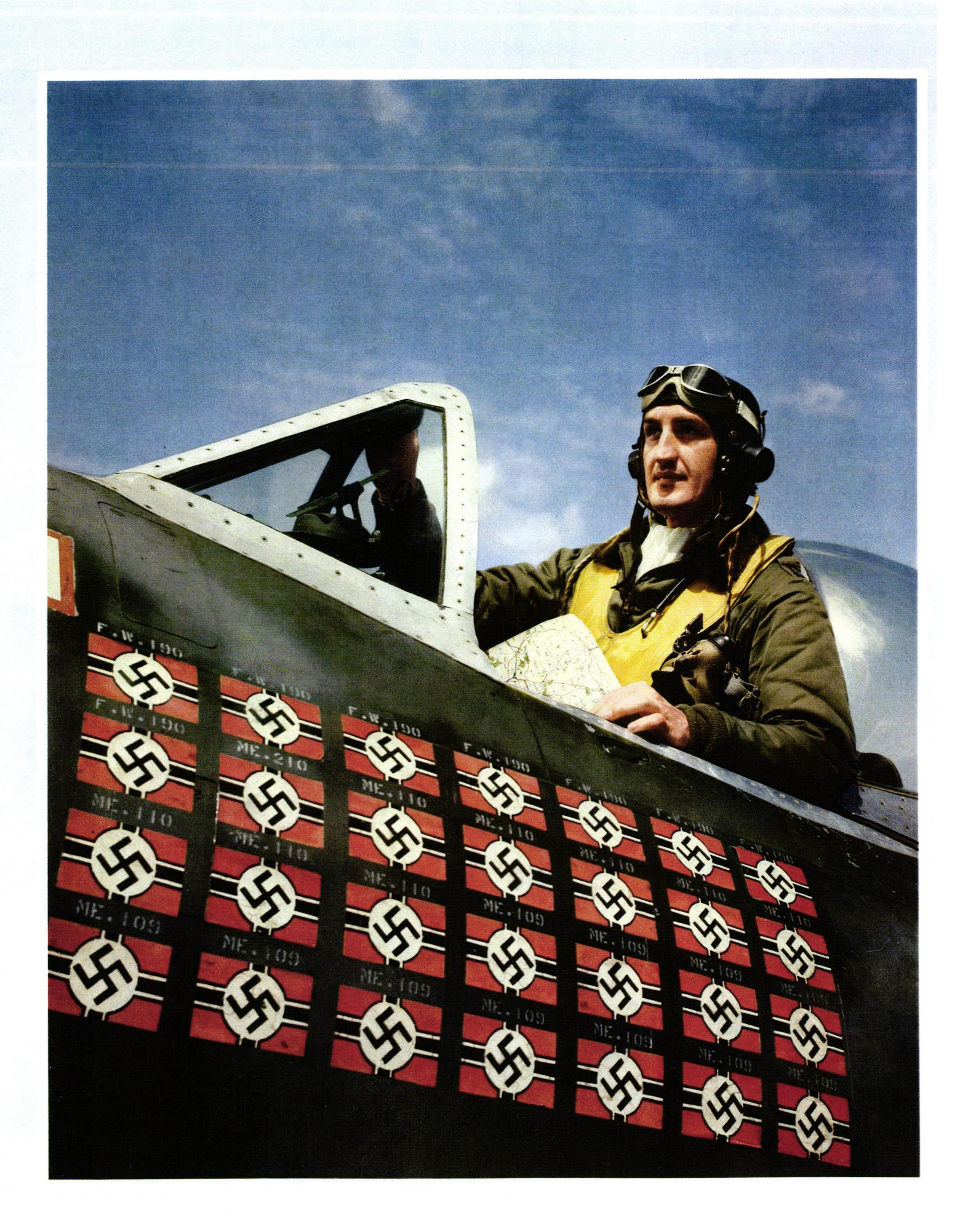
*Después de la sesión de información, los hombres finalmente tienen la oportunidad de comer y comentar los lances del ataque.*



*Un piloto y un jefe de escuadrilla,*



*utilizando un cuchillo como puntero, examinan unas fotografías recién reveladas que habían tomado las cámaras fijas de sus bombarderos.*


F.W.190
F.W.190
ME.110
ME.109
F.W.190
ME.210
ME.110
ME.109
F.W.190
ME.110
ME.110
ME.109
F.W.190
ME.110
ME.109
ME.109
F.W.190
ME.110
ME.109
ME.109
F.W.190
ME.110
ME.109
ME.109
F.W.190
ME.110
ME.109
ME.109

# 3

# Pequeños amigos al rescate

Durante una de las primeras misiones de escolta a los bombarderos realizada por grupos de cazas P-47 de la Octava Fuerza Aérea en el otoño de 1943, un antiguo estudiante de medicina de Oil City, estado de Pennsylvania, llamado Francis «Gabby» Gabreski volaba sobre Holanda en cabeza de su sección «Keyworth Blue» del 56.º Grupo. Gabreski divisó por delante de él una formación compuesta por una docena de Messerschmitt 110 que se aprestaba a atacar con cohetes a las Fortalezas Volantes de un grupo de B-17. A pesar de los ágiles y devastadores Me 109 y Focke-Wulf 190 que pudo ver en vuelo de cobertura por encima de los bimotores Me 110, el comandante Gabreski inmediatamente puso al máximo el motor de 2.000 caballos de su robusto Thunderbolt y atacó, dispersando a los 110 antes de que pudiesen disparar sus cohetes. Luego pisó a fondo el pedal del timón de dirección y giró para atacar a uno de los aviones que se retiraba.

Las primeras ráfagas de sus ocho ametralladoras de calibre 12,7 mm no hicieron blanco. «La verdad es que malgasté aquella munición», admitiría posteriormente Gabreski, pero luego «acerté con una buena ráfaga sobre la cabina del piloto y los motores. Todas mis ametralladoras estaban impactando en el avión cuando —a menos de cien metros— explotó e instantáneamente deceleró». No había forma de que Gabreski evitase que su Thunderbolt, lanzado en picado, penetrara en aquella nube de llamas y girones metálicos. Fragmentos requemados del Me 110 llegaron hasta su cabina a través del sistema de aireación.

Gabreski acababa de hacer una maniobra de elevación para comprobar el funcionamiento de los mandos de su maltrecho avión cuando vio otro Me 110 colocándose en posición al costado de los B-17 para lanzar los cohetes. De nuevo puso al máximo el mando del acelerador y con unas breves ráfagas de sus ametralladoras envió al suelo al caza, envuelto en llamas. Gabreski entonces se reunió con los otros aparatos de la Keyworth Blue, que habían mantenido a raya a los Me 109 y a los Fucke-Wulf, y los encabezó a través del Canal de la Mancha hasta su base, en las cercanías de Halesworth, en la costa de East Anglia.

Después de aterrizar con su avión, Gabreski descubrió que el borde de ataque de su ala derecha estaba abollado en varias zonas y que el revestimiento del ala izquierda estaba bastante desgarrado. La cubierta del motor estaba perforada y dentro de un cilindro agrietado había «anidado» una granada alemana de 20 milímetros, afortunadamente sin explotar. Sabedor de que se había salvado de milagro, Gabreski entró en la sala de información de operaciones y con toda naturalidad dijo: «Dos Messerschmitt 110 destruidos y un P-47 medio destruido.»

Este tipo de engreída agresividad, combinada con una excepcional habilidad para el vuelo, harían de Gabreski el as norteamericano con mayor número de victorias en Europa, al haber derribado 28 aviones enemigos en combate aéreo y haber destruido un par más de ellos en tierra. Las mismas cualidades acabarían por caracterizar no solamente al 56.º Grupo de Cazas, una fuerza

*El teniente coronel Francis Gabreski, as indiscutible de los pilotos de caza del 56.º Grupo de Cazas de la Octava Fuerza Aérea, luce sus 28 banderolas de victoria sobre el fuselaje de su P-47 Thunderbolt.*

de choque de gran eficacia, sino también a muchas otras unidades de cazas que se unieron a la Octava Fuerza Aérea en Inglaterra durante la segunda mitad de 1943 y todo el año 1944. Para pasmo de los curtidos veteranos de la Luftwaffe, los pilotos de caza norteamericanos —novicios por demás en comparación con ellos— resultaron ser unos adversarios muy agresivos. Y para sorpresa de todo el mundo el P-47, de aspecto desgarbado y que pesaba más de ocho toneladas cuando estaba totalmente cargado, resultó ser lo bastante ágil para luchar contra los manejables Focke-Wulf y Messerschmitt que pesaban más o menos la mitad.

Pero la creación de la fuerza de cazas de la Octava fue prácticamente igual de lenta que había sido la anterior creación de la fuerza de bombarderos de la Octava. El 1 de junio de 1943, el general Eaker solamente podía contar con tres grupos de P-47 —menos de 225 aviones— para enfrentarse a los 600 cazas que la Luftwaffe había estacionado al Oeste para proteger a Alemania de las incursiones de los bombarderos aliados. Y todavía peor, la autonomía operativa de los Thunderbolts era muy limitada. Aquellos pesados aviones con sus enormes motores devoradores de carburante sólo podían volar unas 175 millas desde sus bases en Inglaterra antes de tener que regresar. Por lo tanto, solamente podían escoltar a los bombarderos en misiones cortas contra objetivos cercanos de Francia y los Países Bajos.

El primer adelanto técnico decisivo se produjo en julio cuando los amistosos rivales del 56.º Grupo de Cazas, el 4.º y el 78.º recibieron varios cientos de depósitos auxiliares para carburante enviados precipitadamente desde Estados Unidos. Con estos recipientes de unos 800 litros colgados de la «panza», los P-47 podían ampliar su autonomía. Cuando habían utilizado el carburante adicional, soltaban los depósitos vacíos.

Sin embargo, los primeros depósitos desechables no fueron nada satisfactorios. Fabricados de grueso papel resinado, se habían creado para usarlos solamente en desplazamientos en vacío, para que los cazas pudieran atravesar el Atlántico camino de Inglaterra. Perdían el contenido con tanta facilidad que los expertos técnicos de la Fuerza Aérea advirtieron que no se llenasen más que hasta la mitad. Su volumen entorpecía el manejo de los Thunderbolts y los casi 400 litros de carburante que podían llevar aumentaban la autonomía de los P-47 tan sólo hasta la frontera alemana. Además, los depósitos no se podían cargar a presión, lo que en el enrarecido aire por encima de los 22.000 pies impedía que el carburante llegara a los motores de los cazas. Esto ponía a los Botijos —como los pilotos llamaban a los grandes cazas— en franca desventaja frente a los cazas alemanes que con frecuencia los estaban esperando a 30.000 pies de altura.

Pero aun así, los depósitos desechables de papel hicieron que los precursores grupos de caza de la Octava pudieran dar a la Luftwaffe la primera muestra de los problemas que se le avecinaban. Durante su primera misión con depósitos desechables, el 28 de julio, unos 50 aviones del 4.º Grupo de Cazas se reunieron sobre Holanda con una formación de B-17 que regresaba de Alemania. Los P-47 arremetieron contra los 200 o más FW 190 y Me 109 que estaban atacando a las Fortalezas, sorprendiendo completamente a los pilotos alemanes que no esperaban encontrar a los Thunderbolts a 260 millas de Inglaterra. El 4.º dijo haber derribado nueve aviones enemigos, más otro probable y otros seis que quedaron dañados, frente a la pérdida de un solo P-47.

Dos días después los Grupos 4.º y 78.º enviaron 107 Thunderbolts a misiones similares. El 78.º incluso se atrevió a adentrarse unas cuantas millas en Alemania, cerca de Haldern, para trabar combate con una fuerza de Focke-



*Bombarderos de EE UU sobrevuelan Inglaterra en 1943 camino de Alemania, en la formación de combate escalonada diseñada por el coronel Curtis E. LeMay para máxima protección contra los cazas enemigos. Con esta colocación se abrían claros campos de fuego para las ametralladoras de los bombarderos que, de este modo, podían atrapar a los atacantes en medio de un fuego cruzado coordinado.*



Wulf y Messerschmitt a 16 de los cuales enviaron en barrena a tierra, con una pérdida de sólo tres P-47. Y el 4.º y el 56.º también se encontraron con cazas de la Luftwaffe, diciendo haber destruido nueve aviones alemanes a costa de cuatro Thunderbolts.

La más impresionante de las victorias iniciales de los cazas de la Octava se produjo el 16 de agosto cuando el 4.º escoltaba a una escuadrilla de B-17 en una misión dentro de Francia. Cuando los cazas de la Luftwaffe atacaron a los bombarderos, los audaces pilotos del 4.º se lanzaron sobre ellos como halcones y destruyeron 18 Me 109 y FW 190, de nuevo con la sola pérdida de un P-47.

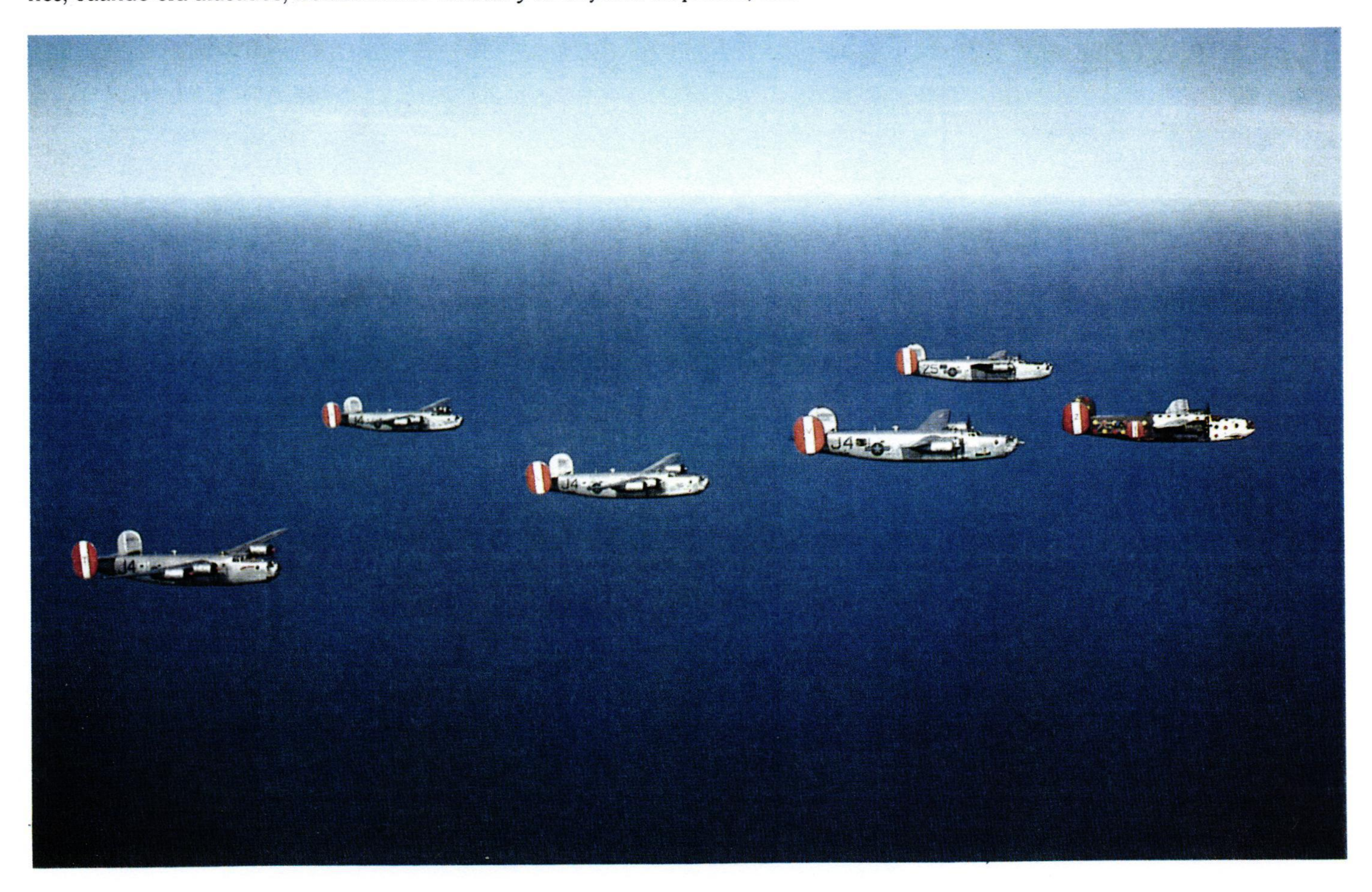
La misión fue dirigida por el comandante Donald Blakeslee, que estuvo sobrevolando la batalla en su P-47, dirigiendo a sus hombres por radio. Blakeslee, que posteriormente fue ascendido a coronel y llegó a comandante en jefe del 4.º, fue posiblemente el piloto de caza con mayor experiencia de la Octava. Se había incorporado a la RAF antes de que Estados Unidos entrase en

la guerra y había realizado docenas de misiones a los mandos de un Spitfire. Cuando Estados Unidos intervino en el conflicto, Blakeslee cambió de uniforme, al igual que hizo un buen número de compañeros suyos, voluntarios norteamericanos que también habían adquirido experiencia de combate con la Unidad de Caza de la RAF. Blakeslee voló con su veterano grupo prácticamente en todas las misiones y finalmente acumuló tantas horas de vuelo (unas 1.000 aproximadamente) que se vio obligado a falsificar su cuaderno de vuelo para evitar que le destinasen a tierra por exceder el total permitido por la Fuerza Aérea para los pilotos de caza —de 250 a 300 horas de combate.

El principal rival del 4.º Grupo de Cazas, el 56.º, estaba dirigido por un jefe tan exigente como capacitado, un coronel de 29 años llamado Hubert «Hub» Zemke, cuyo manual de instrucción para sus pilotos los instaba a «lanzarse con toda decisión» incluso contra formaciones enemigas superiores y luego «a pelear como demonios» hasta que llegasen refuerzos. Zemke y su 56.º dieron el golpe el 17 de agosto cuando se encontraron con los B-17 que habían bombardeado Schweinfurt y ahora regresaban a sus bases acosados por el enemigo. Penetrando 15 millas en Alemania con depósitos desechables, el 56.º descubrió que los bombarderos estaban siendo atacados por el grupo de elite Jagdgeschwader 26. Lanzándose decididamente contra los alemanes, los pilotos de Zemke derribaron 17 aviones y tan sólo perdieron uno de los suyos.

Los pilotos norteamericanos pudieron conseguir estas sorprendentes victorias con tan pocas pérdidas entre sus filas en parte porque los pilotos alemanes, cuando era atacados, normalmente viraban y se alejaban en picado, una

*Bombarderos B-24 en formación detrás de un avión guía, pintado con colores muy chillones, sobrevuelan Inglaterra. Las enormes formaciones que a veces se componían de cientos de aviones frecuentemente perdían el orden; para ayudar a mantenerlo, se utilizaban como puntos de referencia bombarderos inservibles para el combate con señales fáciles de identificar —dibujo de lunares, rayas de cebra, luces parpadeantes— los cuales regresaban a la base en cuanto las formaciones comenzaban su misión.*



táctica que les dio buenos resultados frente a los ligeros Spitfires británicos con quienes estaban acostumbrados a enfrentarse. Pero era una invitación al desastre frente a los robustos y resistentes Thunderbolts, que podían picar a mayor velocidad que cualquier otro caza.

El elevado ratio de aviones derribados a aviones perdidos también podía atribuirse a las agresivas tácticas que los pilotos habían aprendido de Blakeslee y Zemke y al mortífero armamento pesado compuesto por ocho ametralladoras de calibre 12,7 mm que llevaban los Thunderbolts. El cañón doble de 20 mm que llevaban la mayoría de los cazas alemanes de un solo motor era devastador para los pesados bombarderos, pero la lentitud de su cadencia de tiro —unos 10 disparos por segundo— era una clara desventaja en el arremolinado combate con cazas P-47 a 400 millas por hora, en los que un solo segundo podría significar la diferencia entre la victoria o la muerte. El piloto de un P-47, sólo con pulsar durante un segundo el disparador de la palanca de mando podía lanzar más de 100 pesados proyectiles de calibre 12,7 mm, algunos perforantes y otros incendiarios. Una sola ráfaga podía serrar el ala de un caza alemán o seccionarle limpiamente la cola o desintegrarlo en medio de una cegadora explosión del depósito de carburante.

A pesar de todo esto, los Botijos todavía arrastraban la rémora de los depósitos desechables, pesados y con fugas, que les obligaban a abandonar a los bombarderos en la frontera con Alemania, donde quedaban a merced de la Luftwaffe. La solución a este último y desesperado problema fue obra de uno de esos héroes desconocidos de la guerra, el teniente coronel Cass Hough, director en funciones de la Sección Técnica Aérea en el gran taller de reparación que la Octava tenía en Bovingdon, cerca de Londres.

Hough ayudó a diseñar y probar tres depósitos metálicos que tuvieron mucho éxito. El primero, que llevaba algo menos de 400 litros, comenzó a fabricarse en serie en Gran Bretaña en el mes de septiembre de 1943. Otro, que llevaba en torno a los 330 litros, se comenzó a fabricar rápidamente en Estados Unidos. Ambos, como eran de metal se podían presionizar y el equipo de ingenieros de Hough ideó un sistema mediante el cual el aire a presión que se generaba en el motor del caza se podía inyectar en los depósitos. También adaptó una válvula desarrollada por la RAF para mantener la presión del aire de los depósitos al mismo valor que la atmósfera exterior. Como resultado de ello, el carburante entraba suavemente en el motor a cualquier altitud. Después, Hough redondeó todos estos logros con un excelente depósito de algo más de 565 litros.

Las innovaciones de Hough tuvieron un efecto revolucionario en el rendimiento de los P-47. Los depósitos más pequeños se habían diseñado tan aerodinámicamente que tan sólo reducían la velocidad del avión en el aire entre 12 y 15 millas por hora. Esto reducía el consumo de combustible en la penetración en territorio enemigo y por lo tanto aumentó la autonomía de vuelo del Thunderbolt. Cuando estuvieron disponibles los depósitos de mayor tamaño, los P-47 pudieron adentrarse mucho más en Alemania.

Las transcendentales ventajas de esta mejora de rendimiento fueron evidentes en fecha muy inmediata. El 27 de septiembre los Thunderbolts escoltaron por primera vez a una fuerza de bombardeo a lo largo de todo el camino hasta su objetivo alemán, Emden, y luego de regreso a casa, un viaje de ida y vuelta de 400 millas. En esta incursión histórica, el 4.º Grupo de Blakeslee y el novato 353.º protegieron a una formación de bombarderos hasta su objetivo después de realizar el encuentro exactamente como se había planificado sobre las Islas Frisias. Los grupos 56.º y 78.º que no pudieron materializar su cita con otra fuerza de B-17 debido al tiempo nuboso, toparon no obstante con



*El capitán Robert Johnson, aquí acompañado por su jefe de tripulación, fue el primer norteamericano en Europa que superó el récord de la primera guerra mundial establecido en 26 derribos.*



*El coronel Hubert «Hub» Zemke acumuló 17,75 derribos. (El sistema de recuento de las FAE repartía entre los intervinientes los derribos, de ahí la fracción.)*



*El coronel Donald Blakeslee, líder temerario del 4.º Grupo de Cazas, puntuó 15,5 victorias en el aire, la mayoría de ellas pilotando Mustangs P-51.*

algunos cazas alemanes sobre el continente y entraron en combate con ellos. Otros dos Grupos de cazas, sin depósitos auxiliares, realizaron cortas incursiones sobre Holanda para entretener al enemigo que estaba allí. El resultado total de la misión del 27 de septiembre fue la victoria más sonada hasta la fecha, ya que los cazas derribaron 21 Messerschmitt y Focke-Wulf a cambio de la pérdida de un solo avión de los suyos.

Una semana después, el 4 de octubre, el 56.º hizo una incursión todavía más profunda en el Reich e interceptó a 40 Me 110 que estaban a punto de lanzar un ataque con cohetes contra la retaguardia de una flota de Fortalezas Volantes que estaba bombardeando Frankfurt. Los Thunderbolts, encabezados por Zemke, se lanzaron sobre los aviones alemanes y derribaron 15 en cinco minutos. El 8 de octubre, el 56.º añadió cinco derribos más y poco después se enorgullecía de poseer media docena de ases. El propio Zemke tenía cinco victorias al igual que el comandante David Schilling, el teniente Robert Johnson y el espíritu más osado y despreocupado del Grupo, el capitán Walker «Bud» Mahurin, mientras que el capitán Gerald Johnson ostentaba siete victorias.

El 5 de noviembre y con esta galería de tiradores certeros, el 56.º pasó a ser el primer Grupo que operaba desde Inglaterra en sobrepasar la marca de 100 aviones enemigos destruidos. Alguien comentó que los pilotos del Grupo cazaban como una manada de lobos y los pilotos aceptaron con júbilo el cumplido, llamándose a sí mismos desde entonces la Manada de Lobos.

A pesar de todos sus éxitos frente a la Luftwaffe, los hombres admitieron que a baja altura el rendimiento de los P-47 era inferior al de las máquinas alemanas. Por encima de los 20.000 pies la velocidad máxima del avión de 400 millas por hora era suficiente, pero si se atraía a los Botijos a altura de 5.000 pies o menos, su velocidad bajaba a unas 350 millas. Este defecto se mejoró durante el invierno de 1943-44 cuando se reequipó a los P-47 con nuevas hélices que tenían palas más anchas con forma similar a la de los remos de las canoas. Las palas utilizaban más eficazmente la potencia del motor



*El presidente Roosevelt aplicó a Donald S. Gentile, que contaba con 21,8 victorias en el aire, el apelativo de «Capitán Intrépido».*

y también mejoraron la velocidad ascensional del avión que anteriormente era algo lenta.

Pero antes de que se realizase esta mejora, el Botijo podía poner en un aprieto a los aviadores más experimentados, si eran tan imprudentes como para entrar en combate a muy baja altitud. Uno de los pilotos del 4.º Grupo de Caza, el capitán Donald S. Gentile que había adquirido una gran experiencia en el pilotaje de los Spitfires y que llegaría a ser un destacado as, entró en uno de estos combates a baja altura, casi fatal, a los mandos de un Thunderbolt en diciembre de 1943.

Su Grupo se había enfrentado a varios FW 190 durante una misión de escolta contra objetivos industriales cerca de París, cuando Gentile, que ya había derribado un avión alemán, se colocó en la cola de otro. El piloto enemigo echó hacia adelante la palanca de mando e inicio un rápido picado en busca de la seguridad de los niveles inferiores, sabedor de que la eficacia del P-47 se resentiría si el norteamericano persistía en la persecución. Gentile siguió acosando al piloto alemán y descargó contra él varias ráfagas de sus ametralladoras. El FW no pudo salir del picado y se estrelló contra el suelo, donde se deshizo en medio de una anaranjada nube de fuego. Gentile tiró hacia atrás de la palanca de mando, con la esperanza de que la turbulenta corriente de absorción generada de su víctima no le hiciera perder el control de su propia máquina y estrellarse también contra el suelo.

A duras penas había conseguido iniciar el ascenso con su Thunderbolt cuando escuchó detrás de él los estampidos del fuego de un cañón y vio algo que centelleaba sobre su ala izquierda. En su entusiasmo por terminar con el segundo FW, Gentile había dejado atrás a su avión de protección, cuya tarea principal era vigilar la retaguardia de su Thunderbolt, y dos rápidos 190 se estaban abalanzando contra el P-47 de Gentile que ascendía con evidente dificultad.

Gentile giró inmediatamente el timón y el Thunderbolt hizo un viraje cerrado. Pero el par de Focke-Wulf seguían pegados a su cola y Gentile se vio obligado a pasar rozando las copas de los árboles mientras sus perseguidores le acosaban todavía más, el primero de ellos lanzándole sin cesar ráfagas de granadas de cañón. Finalmente, Gentile, con el suelo cada vez más cerca, se las arregló para apartarse de uno de los alemanes; el otro siguió detrás de él implacablemente. A altitud prácticamente cero el piloto del FW tenía pocas dificultades para mantener al P-47 en su mira; tan sólo las hábiles maniobras evasivas de Gentile evitaron que el alemán obtuviese una victoria y vengase a dos de sus compañeros de escuadrilla.

Rodeando un bosquecillo de árboles, con el Focke-Wulf más cerca de él a cada instante, Gentile gritó por el micrófono: «¡Ayuda! ¡Ayuda! ¡Me están cascando!» Escuchó una voz lenta y pesada, que reconoció como la de su compañero de escuadrilla, el teniente Willard Millikan, que dijo: «Si me dices tu contraseña y la posición aproximada, te enviaremos ayuda.»

«Estoy aquí abajo junto a unas vías del tren con un 190 detrás», gritó Gentile. Pero ninguno de los pilotos que estaban dando vueltas en círculo a 20.000 o más pies pudieron ver los dos aviones que estaban mucho más abajo y nadie fue a prestarle ayuda. Gentile estaba seguro de que si seguía así «le iban a dar para tabaco» y decidió alejarse de las vías del tren, ganar algo de altura y salir zumbando. Antes de hacerlo, gritó de nuevo por el micrófono, «¡Grupa, mi contraseña es grupa! ¡Si no consigo volver, decidles que he derribado dos 190!»

Tiró hacia atrás del mando y su renqueante P-47, incapaz de ascender rápidamente y a punto de calarse, ascendió haciendo eses y se separó del implacable perseguidor. El FW 190 pasó como una exhalación bajo él y si Gentile

no se hubiera quedado sin municiones, podría haber picado de nuevo y se habría apuntado el tercer 190 del día. El piloto alemán que también había consumido sus municiones, dejó la persecución y abandonó el lugar.

Gentile se apresuró para llegar a su base. Estaba tan agotado físicamente que, después de aterrizar en el campo de aviación del 4.º Grupo, vio que no tenía fuerzas ni para salir de la carlinga; se quedó sentado dentro de su avión. Un oficial del servicio de información militar se subió al ala del avión para hacerle algunas preguntas. «Gentile no me contestó», dijo. Sencillamente se mantuvo inmóvil «sentado en la carlinga con los ojos en blanco y jadeando».

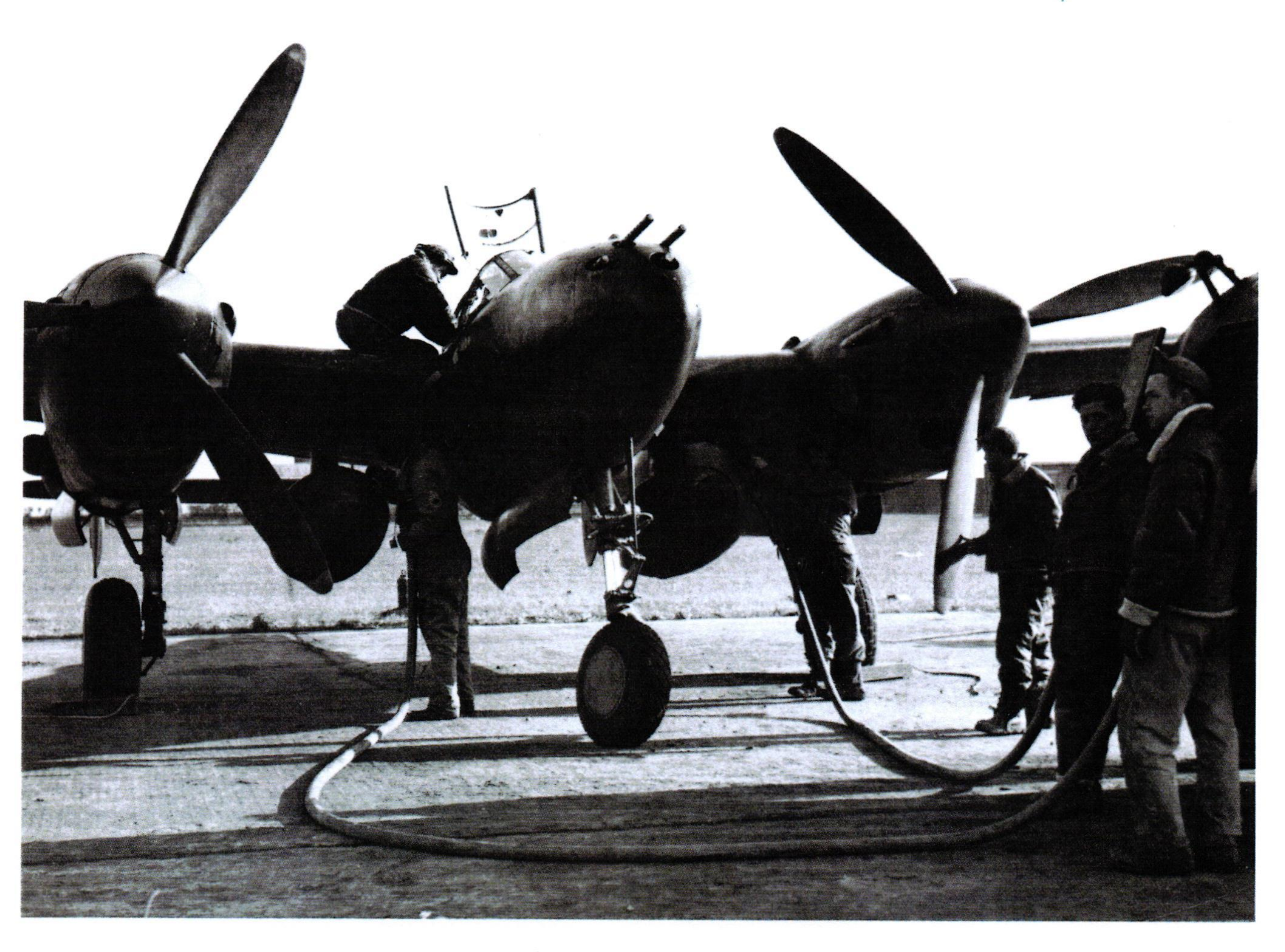
Con su muy admirado Gentile a salvo en casa, sus compañeros de escuadrilla encontraron divertida la anécdota de su angustiosa experiencia; incluso hubo uno que compuso una canción, con la melodía de «Uno, dos y tres, los pilotos van marchando», que comenzaba «Ayuda, ayuda, ayuda, que me están cascando.»

Este aguante y el humor y mordaz con que lo acompañaban evitó que los pilotos sufriesen los efectos de una terrible tensión. Eran muy buenos en lo que estaban haciendo. Eran, en una palabra, especiales, y lo sabían. Esto se demostraba en su apariencia informal. Al igual que los pilotos de otras fuerzas aéreas, la mayoría quitaban los refuerzos de alambre de sus gorras, lo que hacía que les colgasen flácidas como las orejas de un spaniel. Este estilo garbosamente informal en el tocado, que implicaba un arduo y prolongado servicio, se conocía como el aplastón de las 50 misiones. Los pilotos de cazas también solían andar de un lado a otro con las chaquetas de los uniformes sin abrochar y evidenciando de otras muchas maneras un enfoque más bien despreocupado de los detalles de la cortesía militar. Su falta de respeto a los convencionalismos quedó patente cuando, después de soportar las arengas de diferentes jefazos en las que se instaba a los aviadores a que fuesen «intrépidos», un piloto del 4.º Grupo, a su regreso de una misión espeluznante, cerró su informe de combate con «Apúntenme un Me 109 destruido y un montón de intrepidez.»

Mientras que los P-47 dotados de un depósito desechable de unos 330 litros, estaban esforzándose por llegar unas cuantas millas más adentro en Alemania, otro caza, el P-38 Lightning, empezaba a llegar a Inglaterra. La fuerza aérea albergaba la esperanza de que esta aeronave bimotor, que tenía una mayor autonomía propia que los 47, fuese la escolta ideal para las grandes distancias. Equipado con un par de depósitos metálicos de los inventados por el coronel Hough, uno debajo de cada ala, el Lightning podía volar casi a cualquier lugar de Alemania y varios grupos equipados con P-38 comenzaron a hacerlo.

Sin embargo, los P-38 demostraron al poco tiempo que no se ajustaban bien a aquel tipo de trabajo. En una de las primeras misiones de escolta del 55.º Grupo de Cazas, en noviembre, tres de sus 48 Lightning tuvieron que retirarse al poco tiempo debido a problemas mecánicos. Sus motores Allison y los sobrealimentadores para gran altitud funcionaban mal con el frío invernal del norte de Europa, donde la temperatura a 25.000 pies podía ser de −57 grados centígrados, una condición climatológica que rara vez se encontraba al suroeste del Pacífico, donde los P-38 eran un éxito.

Los pilotos que siguieron adelante con la misión pronto empezaron a tiritar por culpa del frío penetrante a que les sometía el insuficiente sistema de calefacción de la carlinga, pensado para climas más benignos y fueron bastantes los que comprobaron al poco tiempo que sus motores perdían potencia en aquel aire glacial. Cuando estaban sobre el objetivo, intentando proteger a los bombarderos, cazas de la Luftwaffe acometieron a los P-38 y derribaron cinco. Otros dos se perdieron por causas desconocidas y 16 de los que regresa-



*Un P-38 Lightning reposta para realizar una misión de largo recorrido. Este bimotor, equipado con dos depósitos desechables metálicos de unos 625 litros montados en las estructuras rígidas de las alas, acompañó a los bombarderos de EE UU en incursiones que penetraron bastante en el territorio de Alemania. La carga adicional de carburante de los depósitos auxiliares amplió en más de 100 millas la autonomía como escolta de los P-38.*

ron a la base estaban gravemente dañados por fuego de cañones y ametralladoras. Otras misiones durante el mes de noviembre salieron tan malparadas o más. Para finales de mes el 55.º había perdido 18 aviones sobre Europa y cuatro más se vieron obligados a aterrizar de forma harto accidentada al regresar a Inglaterra; en resumen, que el Grupo había perdido aproximadamente una tercera parte de su fuerza.

Esas pérdidas tan graves podían atribuirse a la forma del P-38 así como a sus defectos mecánicos. Con sus motores gemelos y su doble larguero, el Lightning no se parecía a ningún otro caza de los cielos europeos, lo que significaba que los pilotos de la Luftwaffe podían reconocerlo desde distancias bastante considerables, especialmente si los motores producían un par de brillantes estelas blancas de vapor concentrado, llamadas condensaciones, que todos los motores de aeronaves creaban en altitudes elevadas y en determinadas condiciones atmosféricas. Sin la ventaja de la sorpresa, los P-38 rara vez podían atacar al enemigo del modo en que lo hacían los chatos P-47, que se parecían a los FW 190. Los Grupos de la Octava Fuerza Aérea que volaban con ellos nunca fueron capaces de emular las victorias de los otros Grupos de caza y sus pérdidas fueron mayores.

Poco después de que estuviesen operativos los primeros Grupos de P-38, una pequeña, esbelta y desconocida aeronave comenzó a aparecer en las bases de cazas de la Octava Fuerza Aérea. Era el Mustang P-51, que satisfaría plenamente la necesidad de un caza de larga distancia; tenía la autonomía para

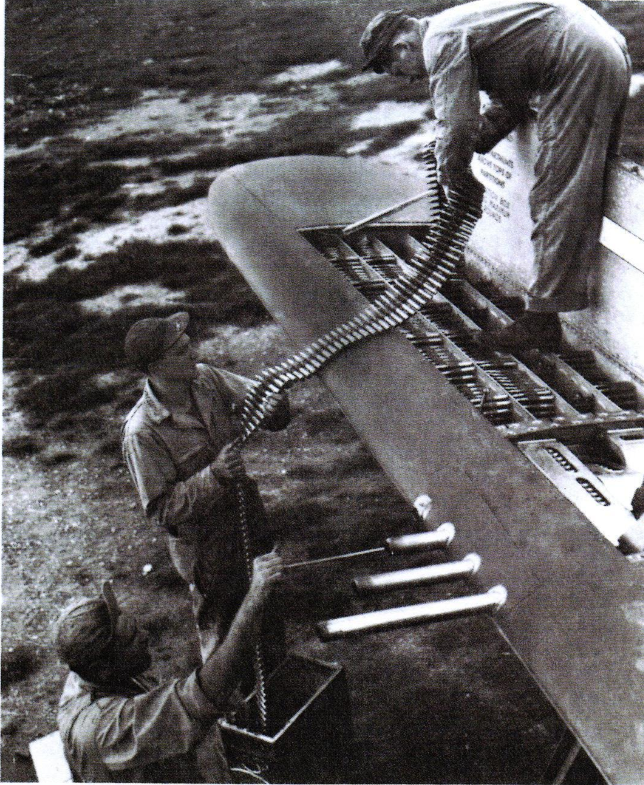
igualar a cualquier bombardero pero ninguno de los fallos de los P-38. Demostró una notable fiabilidad desde el punto de vista de la mecánica, era muy rápido (440 millas por hora a 30.000 pies), tenía una gran potencia de fuego con su armamento estándar de seis ametralladoras de calibre 12,7 mm y en bastantes ocasiones pudo sorprender a desprevenidas formaciones de la Luftwaffe, ya que se parecía al Me 109. Se manejaba con tanta facilidad que, en palabras de un piloto veterano, «volarcon él era un placer sensual».

La historia del desarrollo de los P-51 comenzó en abril de 1940 cuando los agentes de compra británicos en Norteamérica intentaron comprar un gran número adicional de Curtiss P-40D Warhawks para complementar los varios cientos de P-40 que ya habían comprado para que la RAF los utilizase en el Norte de África. Sin embargo, la compañía Curtiss estaba agobiada por la fabricación de cazas P-40 para las FAE (se utilizaron en África y Asia hasta que los P-38 y los P-47 los hicieron obsoletos). Al enterarse del punto muerto en las negociaciones, el presidente de North American Aviation, James H. Kindelberger, respondió con una oferta para construir un caza mejor utilizando el mismo motor Allison refrigerado por líquido que utilizaba el P-40 y se comprometió a tenerlo preparado en el plazo sorprendentemente corto de seis meses. Los británicos dieron su conformidad. Las FAE se hicieron cargo de un par de las nuevas aeronaves para su propia evaluación: se les denominó XP-51.

Los Mustangs impresionaron a los británicos más que a los norteamericanos, por su limpio diseño, blindaje de protección para el piloto, grandes depósitos de combustible a prueba de fugas, y un buen rendimiento a poca altura. La RAF utilizó el avión inicialmente para misiones de reconocimiento y para incursiones rápidas a través del Canal contra objetivos en tierra. Pero el avión

*Personal de tierra (abajo a la izquierda) lleva las seis ametralladoras de calibre 12,7 mm necesarias para armar un caza P-51 Mustang, junto con munición para una sola de las armas. Abajo, dos servidores de tierra insertan cintas de cartuchos en el compartimento para municiones del ala de un P-47 Thunderbolt mientras un armero limpia el ánima de una ametralladora.*





sorprendió penosamente a los expertos británicos y norteamericanos por no ajustarse al trabajo de caza a gran altura, ya que carecía de potencia suficiente.

Entonces, en algún momento a finales de 1942, un piloto norteamericano de la primera guerra mundial, comandante Thomas Hitchcock, que estaba en activo como agregado militar en la Embajada norteamericana en Londres, se enteró de que la RAF estaba experimentando con uno de sus Mustangs, combinando la estructura del avión norteamericano con un motor mucho más potente y eficiente, el Merlin 61 de Rolls-Royce. Hitchcock pidió a la Fuerza Aérea que probase con la misma combinación. El resultado, creía, sería un excelente caza para gran altura y con mucha autonomía.

A pesar de que Tommy Hitchcock era más famoso como excelente jugador de polo que como una autoridad en el diseño de aeronaves, Hap Arnold pensó que el cruce aeronáutico que sugería Hitchcock podría tener sentido y en noviembre de 1942 dio el visto bueno para seguir adelante. La conversión del Allison al Rolls-Royce llevó su tiempo y pasó un año antes de que los primeros P-51B llegasen a Gran Bretaña. Pero con grandes depósitos internos de carburante y un consumo de éste que era la mitad del de los P-38 y P-47, el Mustang con motor Rolls-Royce inmediatamente agradó a los más prescientes jefes de cazas en Inglaterra que vieron en él el avión que habían estado buscando. Su autonomía era fenomenal: con un depósito de unos 400 litros debajo de cada ala, los últimos modelos del P-51 podían realizar viajes de ida y vuelta de 1.700 millas.

Uno de los primeros entusiastas fue el jefe del 4.ª Grupo de Cazas, Don Blakeslee, que rápidamente visitó el cuartel general del general de división William E. Kepner, jefe del VIII Mando de Cazas, con la esperanza de conseguir Mustangs para su grupo. Kepner se mostró reacio. Recordó a Blakeslee que la Octava Fuerza Aérea estaba en medio de una descomunal ofensiva en la que se necesitaba a todos los hombres y que normalmente se necesitaban dos semanas para que los pilotos se acostumbrasen a un nuevo avión. «General —replicó Blakeslee—, asígnenos esos Mustangs y yo le doy mi palabra de que los tendré listos para el combate en 24 horas.» Kepner cedió y algunos de los primeros Mustangs disponibles fueron a parar al campo de aviación de Debden, base del 4.º Grupo.

Los pilotos de Blakeslee no cabían en si de alegría. Aquellos que habían volado con el ligero y ágil Spitfire en la RAF nunca se habían mostrado entusiasmados con el voluminoso P-47, por más robusto que fuera. Como dijo un miembro del 4.º, el Spitfire era «una pequeña potranca de paso firme», y el Thunderbolt «un garañón recio y pesado». Con el P-51, los hombres de Blakeslee tenían otro avión tan bien diseñado y con una respuesta tan buena como el Spit. «Del todo nuestros», dijo Blakeslee entre los silbidos de admiración de sus pilotos cuando llegaron los aviones. También les informó de su promesa de estar en combate en el plazo de 24 horas a partir de la entrega. «Vais a aprender a volar con ellos —les dijo—, de camino al primer objetivo.» Blakeslee estaba prácticamente en lo cierto. Resultó que muchos de sus pilotos habían estado volando 40 minutos con sus nuevos Mustangs antes de su primera misión.

Para cuando empezaron a llegar los Mustangs a Inglaterra, la Octava Fuerza Aérea del general Eaker había crecido hasta alcanzar un tamaño prodigioso. Desde Estados Unidos habían estado llegando nuevos grupos de bombarderos y de cazas. El día 13 de diciembre, Eaker pudo enviar 637 bombarderos escoltados por unos 500 cazas en un ataque triple contra Bremen, Kiel y Hamburgo. Era el tipo de fuerza que se había estado esforzando por crear todo el tiempo con tanto empeño: suficientes B-17 y B-24 para saturar cualquier objetivo y todos los cazas que fuesen necesarios, cuando menos, para reducir

las pérdidas de bombarderos. Estaba seguro de que tenía todas las herramientas para ejecutar una orden de Año Nuevo que Hap Arnold había dado a la Octava: «Destruyan la fuerza aérea enemiga allí donde la encuentren, en el aire, en tierra y en las fábricas.»

Pero entonces a Eaker se le vino el cielo encima. El general Dwight D. Eisenhower, recientemente nombrado Comandante Supremo de la Fuerza Expedicionaria Aliada que realizaría la invasión de Europa cruzando el Canal en la primavera de 1944, quería su propio equipo de generales del Aire. Eisenhower se había quedado impresionado con el modo en que el general de división James Doolittle —el mismo Jimmy Doolittle que había encabezado la famosa incursión sobre Tokio en abril de 1942— había dirigido la 12.ª Fuerza Aérea que había apoyado el desembarco de la operación *Antorcha* en el Norte de África y las subsiguientes invasiones cruzando el Mediterráneo hasta Sicilia e Italia. Doolittle pasó a ser jefe de la Octava Fuerza Aérea, y Tooey Spaatz, que había sido destinado al Mediterráneo para supervisar todo el esfuerzo aéreo en ese teatro de operaciones, regresó a Inglaterra para coordinar todas las operaciones aéreas estadounidenses en Europa. Enviaron a Eaker a supervisar la zona del Mediterráneo. Fue «descorazonador —escribió Arnold—, tener que marcharme poco antes del momento cumbre».

De hecho, en el año venidero habría varios momentos cumbre de estos y más sucesos descorazonadores. Doolittle heredó una fuerza poderosa, pero se enfrentaba a una tarea que seguía siendo monumental. Antes de que se pudiera producir la invasión de los aliados, la Luftwaffe tendría que recibir un ataque demoledor —y para finales de 1944 el general Adolf Galland, jefe de los cazas de la Luftwaffe, se las había arreglado, formando nuevas unidades y retirando otras de los frentes rusos y del Mediterráneo, para apostar 1.000 cazas en el oeste. Doolittle tenía tan sólo cuatro meses para reducir a la impotencia la fuerza de Galland. Para hacer el trabajo, dispuso una nueva ofensiva, con el nombre en clave *Argumento*, que, tal como Arnold había ordenado, iría implacablemente en persecución de la Luftwaffe en el aire y en la tierra.

Los intentos de Doolittle por llevar adelante *Argumento* en enero y febrero de 1944 se vieron frustrados por el frío y plomizo invierno. Alemania estaba cubierta por impenetrables bancos de nubes, que en ocasiones se extendían a 20.000 e incluso 30.000 pies y no solamente ocultaban los objetivos sino que trastocaban las formaciones de bombarderos y la reunión planificada de los cazas a los que se había asignado la protección de los B-17 y B-24. Tales inconvenientes afectaron a la primera gran misión del año nuevo, el 11 de enero.

Los objetivos eran cinco fábricas de aeronaves en el área de Brunswick, entre las que se encontraba una importante cadena de montaje de FW 190 en la cercana ciudad de Oschersleben. El tiempo sobre Alemania, que los metereólogos de la Octava habían previsto que sería pasable, empeoró tan rápidamente a medida que los 663 bombarderos volaban hacia el este que Doolittle, al que habían avisado por radio del empeoramiento del tiempo, emitió una orden de retirada, dando instrucciones a más de 400 aviones para que regresasen a Inglaterra. Los 139 B-17 continuaron hacia Oschersleben, bombardearon a través de una ligera niebla e impactaron en los talleres que Focke-Wulf tenía en la ciudad, mientras que otra formación de 47 Fortalezas encontró un agujero en la niebla y lanzó una acertada descarga de explosivos sobre una fábrica de piezas para el Me 110 en las afueras de la ciudad de Brunswick. Pero estas fuerzas relativamente pequeñas a duras penas podían causar la clase de destrucción que Doolittle había imaginado para su primer gran esfuerzo.

## Escoltas para seguridad de los bombarderos

Cuando la Octava Fuerza Aérea comenzó a enviar grandes grupos de bombarderos al interior de Alemania en 1944, su mando de cazas se enfrentó al complejo problema de dar escolta a las procesiones de B-17 y B-24 que en ocasiones se extendían 200 millas mientras sobrevolaban sobre el territorio enemigo muy defendido. Una solución era un gigantesco puente aéreo de cazas de escolta.

Los cazas con depósitos desechables para mayor autonomía volarían en relevos desde campos dispersos para sucesivas reuniones con los bombarderos. En el diagrama de una misión real que se muestra en la parte inferior, unos 200 P-47 tenían que llevar a los bombarderos la mayor parte del camino hasta el objetivo, tres plantas de aeronaves en Alemania. Unos 50 P-51 les iban a esperar sobre el objetivo. Unos 100 P-38 iban a realizar un tramo del viaje de regreso y unos 250 P-47 frescos lo terminarían.

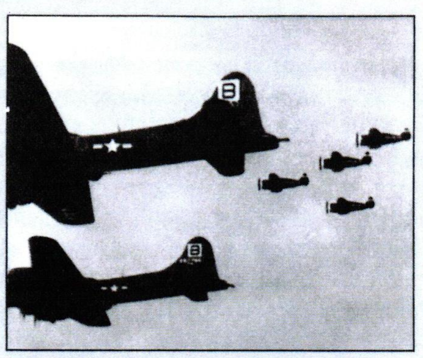
De hecho, la misión no se desarrolló de ese modo. Las nubes impidieron que los escoltas y 65 aviones de EE UU cayesen presa del enemigo.




*El esquema para una incursión sobre la zona no*



*Después de haber despegado en parejas, los P-47 se colocan en formación para volar hasta los puntos de reunión con los bombarderos.*



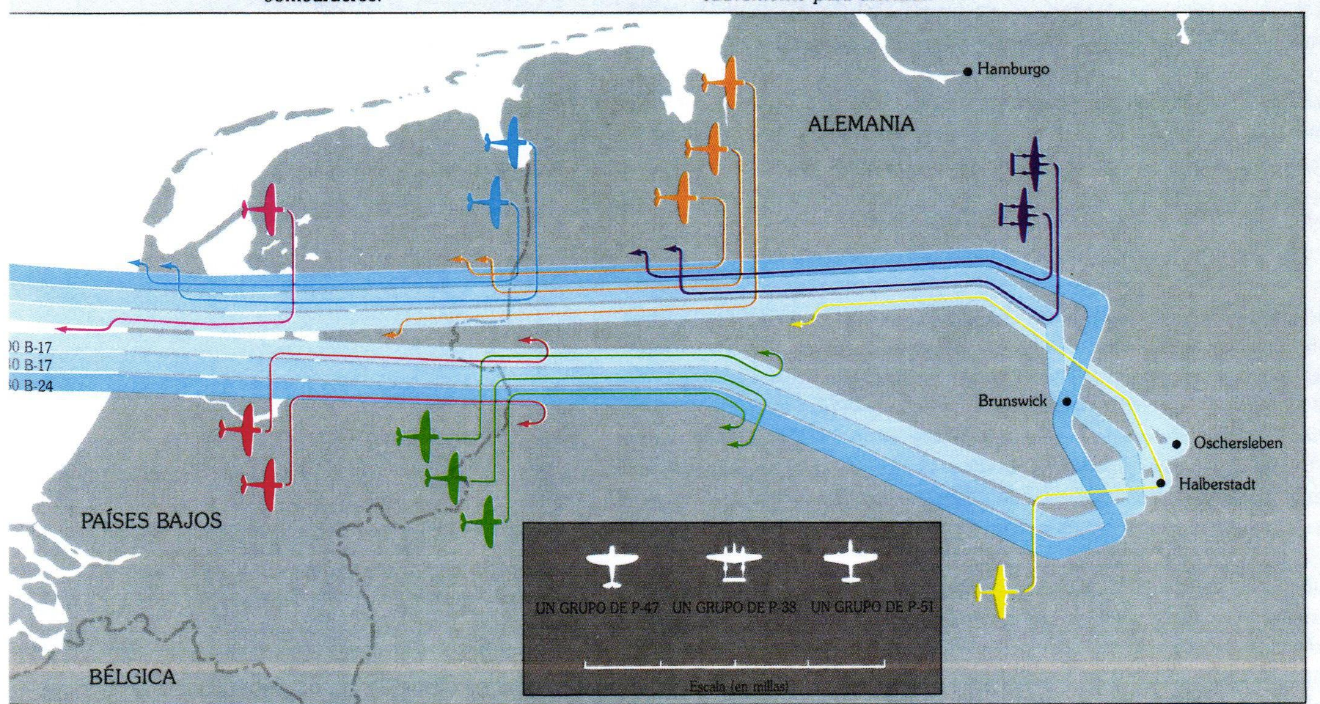
*Los P-47 vuelan en paralelo con los B-17 para mostrar sus marcas amistosas a los bombarderos.*



*Un P-47 y un Focke-Wulf 190 alemán entablan combate cerca de la formación de bombarderos.*



*Con sus depósitos de carburante prácticamente vacíos, los P-47 viran suavemente para aterrizar.*




*de Alemania muestra 14 Grupos de cazas que se encuentran con tres Fuerzas de bombarderos en siete puntos de reunión.*

El tiempo también alteró la sincronización de los cazas asignados como guardia por turnos de los bombarderos, con los que se debían encontrar durante etapas sucesivas en los vuelos de entrada y salida. Como resultado de ello, se perdieron 60 de los aviones grandes, el mismo número que se había perdido en la segunda y catastrófica incursión sobre Schweinfurt en octubre. La incursión del 11 de enero demostró solamente que cuando el mal tiempo trastocaba la escolta de los cazas la Luftwaffe todavía podía causar grandes daños. Aun así Doolittle y su jefe, Tooey Spaatz, no tuvieron más remedio que seguir planificando más misiones. Con la invasión de Normandía planificada para mayo, se les estaba acabando el tiempo.

A finales de febrero, Doolittle envió no solamente una incursión sino una serie de cinco grandes ataques durante un período de seis días. La Gran Semana, como se llegó a llamar este esfuerzo masivo, comenzó la mañana del domingo 20 de febrero. Los metereólogos habían prometido una zona de altas presiones que se iría moviendo a través de la zona central de Alemania, lo que traería consigo varios días de buen tiempo. Tres Fuerzas Aéreas separadas —la RAF, la Octava y la recientemente reforzada Decimoquinta que volaría desde Italia— se combinarían en una ofensiva de bombardeo contra las fábricas de aeronaves que suministraban a la Luftwaffe.

El Mando de Bombardeo de la RAF hizo su contribución inicial castigando Berlín y Leipzig durante la noche del 19 de febrero. Al día siguiente, la Octava Fuerza Aérea puso en el aire 964 B-24 y B-17 y todos los Grupos de cazas que había en Gran Bretaña. El tiempo no era tan bueno como se había previsto; sobre East Anglia y parte de Alemania estaba oscuro y lluvioso. No obstante, los casi 1.800 bombarderos y cazas despegaron, ascendieron entre la niebla y se reunieron por encima de los diversos radiofaros direccionales, a los que llamaban proyectores, que servían como señales electrónicas de tráfico. Los bombarderos iban a atacar un grupo de fábricas de aeronaves desde Brunswick en el norte a Gotha en el sur.

Pero una vez más el tiempo anuló la mayor parte de este esfuerzo masivo tan cuidadosamente planificado. Solamente una cuarta parte de los bombarderos impactaron en los objetivos previstos con mínimos efectos perceptibles. En el lado positivo, las nubes también había entorpecido a la Luftwaffe, lo que había hecho que la interceptación fuese difícil, y tan solo derribaron 21 B-17 y B-24, una diminuta pérdida para una misión tan grande.

Al día siguiente, el 21 de febrero, el mal tiempo frustró de nuevo los planes de los atacantes y de los defensores. Pero al día siguiente, aunque las condiciones de vuelo todavía no eran demasiado buenas, Doolittle ordenó despegar a unos 800 bombarderos. Cuando los 289 B-17 y B-24 que se habían abierto paso entre las nubes llegaron al espacio aéreo alemán, se desarrollaron a su alrededor terribles batallas. Se repetía de nuevo la experiencia del 11 de enero, con la salvedad de que en esta ocasión la escolta de cazas realizó varias interceptaciones cuando la Luftwaffe penetraba en las formaciones de bombarderos. Los cazas norteamericanos dijeron que habían derribado 60 aviones enemigos frente a los 41 bombarderos derribados.

Después de un día de descanso obligado porque el tiempo era todavía peor, se predijo una zona de altas presiones y Doolittle envió a más de 800 bombarderos y 767 cazas el 24 de febrero y casi 800 bombarderos de nuevo el 25 de febrero cuando la Gran Semana alcanzó sus momentos cruciales. Llovieron bombas sobre las instalaciones de producción de aeronaves por todo el Reich. En los dos días la Octava perdió 80 bombarderos, pero sus ametralladores y los cazas de escolta destruyeron más de 100 aeronaves enemigas.

Ahora la guerra aérea sobre Europa se estaba convirtiendo en una amarga batalla de desgaste, en la que la Octava llevaba las de ganar. Con los Grupos de bombarderos de refresco que todavía llegaban para ampliar su fuerza, y con tripulaciones y máquinas de repuesto para revitalizar sus diezmadas unidades, Doolittle se podía permitir aquellas pérdidas. Sabía que la Luftwaffe, aunque evidentemente todavía recibía un suministro adecuado de aviones a pesar de los repetidos bombardeos sobre las fábricas de aviones, estaba perdiendo sus irreemplazables pilotos veteranos.

Los jefes del Grupo de bombarderos y sus tripulaciones naturalmente tenían dudas sobre una estrategia de ariete de este tipo y sobre las órdenes de volar con tanta frecuencia en condiciones climatológicas adversas. Apreciaron menos todavía las intenciones de Doolittle cuando éste les anunció, unos cuantos días después de la conclusión de la Gran Semana, que el tiempo de servicio de la tripulación de un bombardero se iba a ampliar de 25 a 30 misiones, basándose en el hecho de que «se necesitaban unas 10 misiones antes de que un equipo realmente fuese de primera clase». Añadió que para las misiones cruciales de 1944 la Octava necesitaría toda la experiencia que sus tripulaciones pudiesen adquirir.

Los hombres de los bombarderos sintieron menos simpatía hacia Doolittle después de la visita que hizo al cuartel general del general Kepner en Bushey Hall, al noroeste de Londres, a principios de marzo. En la pared de la oficina de Kepner estaba el lema del Octavo Mando de Cazas: «Nuestra Misión es Traer de Vuelta a los Bombarderos.» Doolittle ordenó a Kepner que quitase aquello de la pared. «De ahora en adelante eso no sirve —dijo—. Su misión es destruir a la Fuerza Aérea Alemana.» Algunos cazas se ceñirían a su tarea de escolta como antes, pero otros serían libres de apartarse de los bombarderos, perseguir a la Luftwaffe y ametrallar los campos de aviación si los cazas enemigos se negaban a presentar batalla.

Kepner estaba encantado; como experto en cazas inclinado al ataque, estaba seguro de que sus Grupos, si se les daba rienda suelta, podrían retirar rápidamente del cielo a la Luftwaffe. Pero entre los hombres de los bombarderos la reacción fue universalmente negativa. Sin la presencia de los Pequeños Amigos, como las tripulaciones de los bombarderos llamaban a los cazas de escolta, los Bandidos (cazas alemanes) podrían volver, incluso en mayores cantidades, para hacer trizas sus aviones. «Se necesitó mucho tiempo para que los bombarderos aceptasen la idea, si es que alguna vez la aceptaron», recordaba Kepner. Fue una apuesta calculada por parte de Doolittle. No tenía forma de saber si las pérdidas de bombarderos alcanzarían niveles insoportables antes de que los cazas de Kepner derrotasen al enemigo. Aunque la apuesta finalmente dio fruto, todavía era difícil convencer a las tripulaciones de los bombarderos de que Doolittle no había corrido riesgos innecesarios con sus vidas.

Enseguida hizo otra apuesta. En esta ocasión eligió un objetivo no por las industrias estratégicas que albergaba, sino porque era una ciudad que la fuerza alemana de cazas estaría obligada a defender con todas las máquinas disponibles: Berlín. La intención de Doolittle era sencilla: atraer a la Luftwaffe a una serie de batallas culminantes, y destruirla.

Las dos primeras misiones contra la Gran B, como las tripulaciones de la Octava llamaban a la capital alemana, se encontraron con el mismo mal tiempo que había trastocado muchas operaciones durante la Gran Semana. El 3 de marzo, la totalidad de los 900 bombarderos que despegaron recibieron órdenes de regresar o de dirigirse a otros objetivos porque unas tormentas persistentes bloqueaban la ruta de entrada al nordeste de Alemania. El 4 de marzo

las condiciones climatológicas eran las mismas. Las 500 Fortalezas que despegaron tuvieron que regresar de nuevo o se enviaron a otros objetivos después de haberse adentrado bastante en el Reich. Sin embargo, en esta ocasión, dos Grupos inconformistas, incluyendo al muy castigado 100.º, se adentraron en las nubes tormentosas que bloqueaban la ruta, alegando después que no habían oído la orden de retirada en sus radios. De esta manera, fueron los primeros aviones de EE UU que bombardeaban Berlín, sin demasiada precisión, como más adelante se demostraría.

El 6 de marzo, la Octava salió de nuevo hacia Berlín y esta vez lo hizo en condiciones. Tal como Doolittle esperaba, la incursión desencadenó uno de las grandes batallas aéreas de la guerra. Fueron unos 400 los cazas de la Luftwaffe que despegaron para interceptar los 660 bombarderos y los 800 cazas de escolta cuando pasaron por Osnabrück y Hannover.

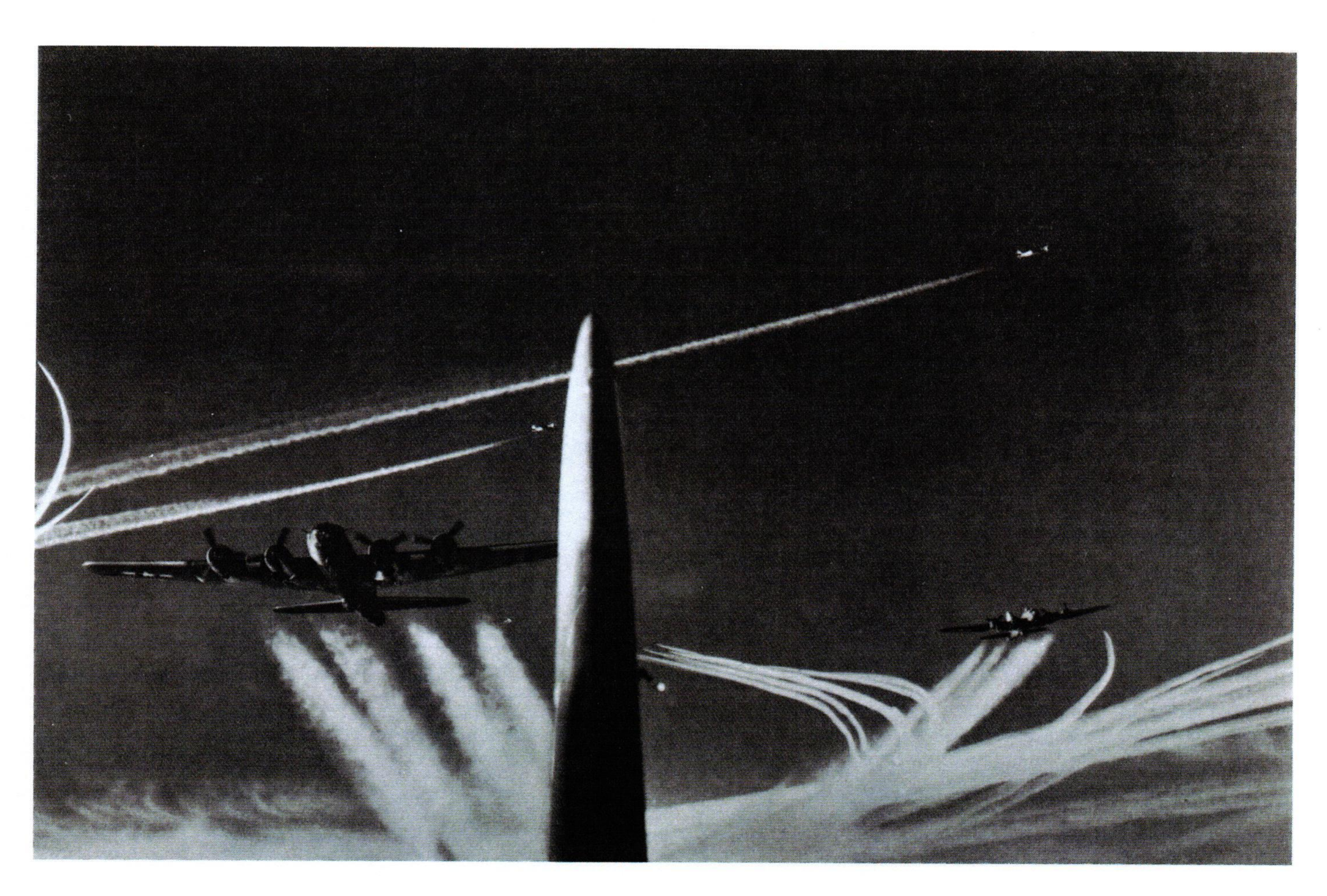
Bob Johnson, que iba camino de convertirse en el segundo as en la clasificación de la Octava, detrás de Gabreski, recordó que divisó por primera vez los cazas alemanes sobre el Lago Dümmer, al oeste de Hannover. A la cabeza de una patrulla de ocho aviones del 56.º, Johnson ordenó un ataque sobre el elemento líder de 50 Focke-Wulf, tras lo cual comprobó que había otros 50 cazas alemanes más volando sobre el grupo líder para darle protección y 50 más cubriendo el flanco izquierdo.

Cuando la pequeña patrulla de Johnson se lanzó tras los cazas de la Luftwaffe, los Focke-Wulf viraron para acometer directamente a la formación de bombarderos de cabeza, 60 B-17 en la formación defensiva habitual de la Octava, llamada formación escalonada de combate, a base de escuadrillas superpuestas que cubría una milla cuadrada de cielo. A medida que los atacantes alemanes se aproximaban a los bombarderos disparaban sus cohetes y luego comenzaban a desgarrar con su fuego de cañón a las Fortalezas. «Las granadas de cañón de 20 milímetros explotaban con destellos blancos y brillantes», recordaba Johnson, mientras que los cohetes, «que seguían un recorrido errático» a medida que se aproximaban a los bombarderos, dejaban «detrás de ellos unas extrañas estelas de fuego y humo en el cielo».

Johnson se sintió impotente, ya que su patrulla de ocho aviones poco podía hacer para frenar a los alemanes. Mientras tanto, los Grandes Amigos —como los pilotos de caza llamaban a los bombarderos— comenzaron a explotar o a caer a tierra en llamas. «A los pocos minutos la masa revuelta de aviones se extendía sobre una amplia área. Los bombarderos, con sus filas mermadas y los supervivientes muy maltrechos, siguieron avanzando de mala manera a través de los cazas atacantes y de las ráfagas de fuego antiaéreo. Todos los Focke-Wulf se habían desparramado en torno a los bombarderos, algunos para rematar a los tocados y otros para eludir a los Thunderbolts.»

Ahora llegaba el turno de Johnson. Al divisar una pareja de Messerschmitt que atacaban a un maltrecho bombardero, ascendió con su P-47. Cuando estaba dándole caza, «el Messerschmitt de cabeza dejó de echar humo repentinamente. Fue un indicio harto claro: supe que en ese mismo instante él iba a cortar la potencia. Cerré el acelerador para no rebasar al caza enemigo. Derrapé a la derecha, hice medio tonel a la izquierda, con las alas en vertical». Al tiempo que el P-47 de Johnson giraba en cerrado, se adentró en el arco que describía el Me 109 en su giro en redondo. «Vi al piloto mirando para arriba por detrás de él, boquiabierto, mientras el Thunderbolt aparecía dentro de su giro con las ocho ametralladoras de ambas alas disparando sin cesar.»

Desesperado por escapar, el piloto alemán se lanzó en picado. «Ahora lo tenía a mi merced; me acercaba rápidamente a él a medida que nos aproximábamos al suelo, lanzándole ráfagas cortas. Destellos blancos se producían por todo el fuselaje y las alas. Estaba consiguiendo buenos impactos que de-



*Los bombarderos de la Octava Fuerza Aérea y sus cazas de escolta jalonan de estelas blancas el cielo de Alemania. Las reveladoras líneas, compuestas de humedad condensada descargada en forma de vapor con los gases del escape del motor del avión, normalmente se producían cuando las temperaturas a gran altura estaban por debajo de –35 grados centígrados.*

terioraban gravemente al Messerschmitt. No abandonó con facilidad, e hizo una maniobra repentina con su caza con un giro endiablado a la izquierda. Lancé otra ráfaga contra él; algunos de los proyectiles impactaron en la cubierta corrediza de su carlinga. El caza despidió una espesa nube de humo», y eso fue todo: Johnson miró hacia atrás y vio «un amasijo ardiendo en tierra».

La épica batalla aérea del 6 de marzo, en la que intervino un total de más de 1.800 aviones, le costó cara a la Octava Fuerza Aérea. Sesenta y nueve de los 660 bombarderos que atacaron fueron derribados. Pero el precio también fue muy alto para la Luftwaffe. Los cazas norteamericanos, algunos de los cuales persiguieron a los aviones alemanes hasta sus campos de aviación, destruyeron 81 Focke-Wulf y Messerschmitt. Estos derribos fueron seguidos por más el 8 de marzo, día en que se derribaron otros 79 cazas alemanes. Una semana después otra incursión masiva, sobre las fábricas de aeronaves cercanas a Brunswick, produjo más de 35 derribos. De acuerdo con Bob Johnson, las incursiones de marzo «fueron el golpe final, la crisis, el punto decisivo para los alemanes». El jefe de los cazas alemanes, Galland, admitió en un informe que escribió en abril que «el nivel de eficacia de los norteamericanos es extraordinariamente elevado. Nuestros cazas diurnos han perdido más de 1.000 aparatos durante los últimos cuatro meses y entre ellos nuestros mejores oficiales. Estos vacíos no se pueden llenar».

La gravedad de la crisis no pasó desapercibida para Hermann Göring, jefe de la Luftwaffe. En una entrevista después de la guerra, Göring admitió que cuando los bombarderos norteamericanos escoltados por cazas con gran autonomía sobrevolaron Berlín a la luz del día, «supe que el baile había terminado».

# El orgullo de los aviones de guerra norteamericanos

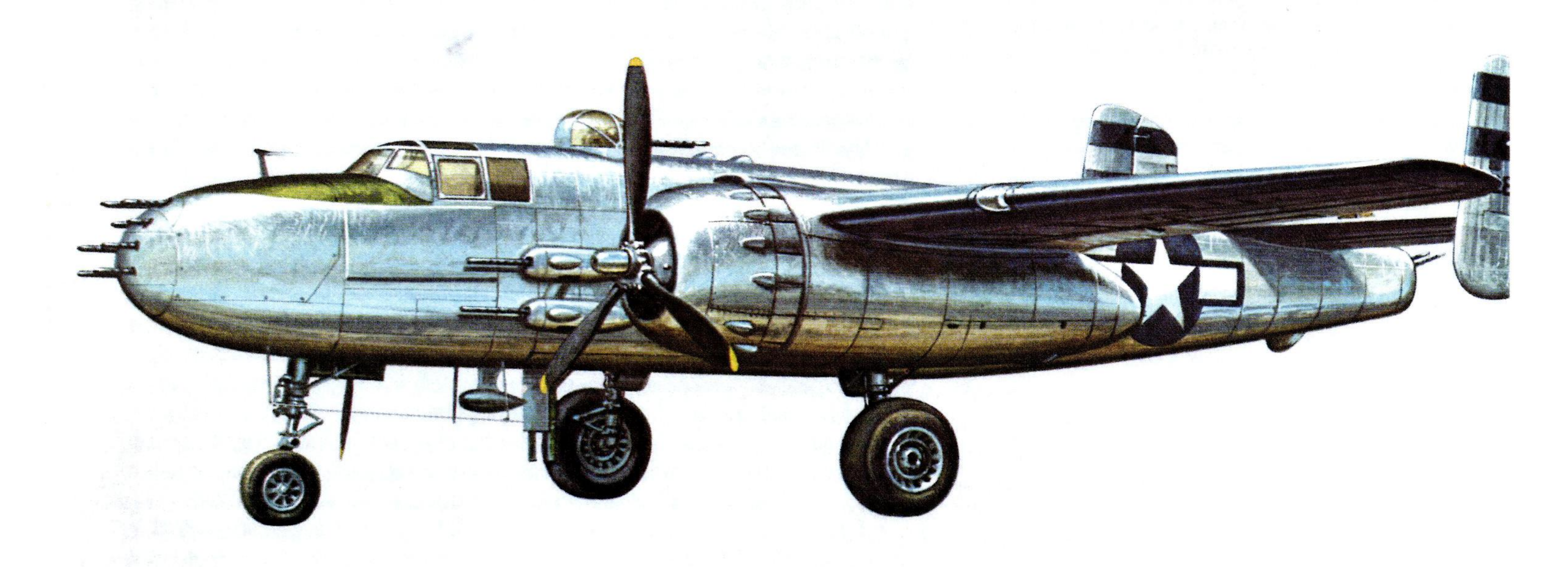
«Una superioridad aérea aplastante» era la meta de la aviación norteamericana cuando Estados Unidos entró en la guerra en 1941. Para lograrlo, la industria estadounidense fabricó más de 137.000 aeronaves de combate durante los siguientes cuatro años y experimentó con cientos de nuevos diseños creados para volar mejor y luchar mejor que el mejor de sus enemigos. Los mejores resultados de este esfuerzo se muestran aquí y en las siguientes páginas. Las fechas en las que cada modelo entró en servicio aparecen entre paréntesis. Las aeronaves de las siguientes páginas están reproducidas a escala.

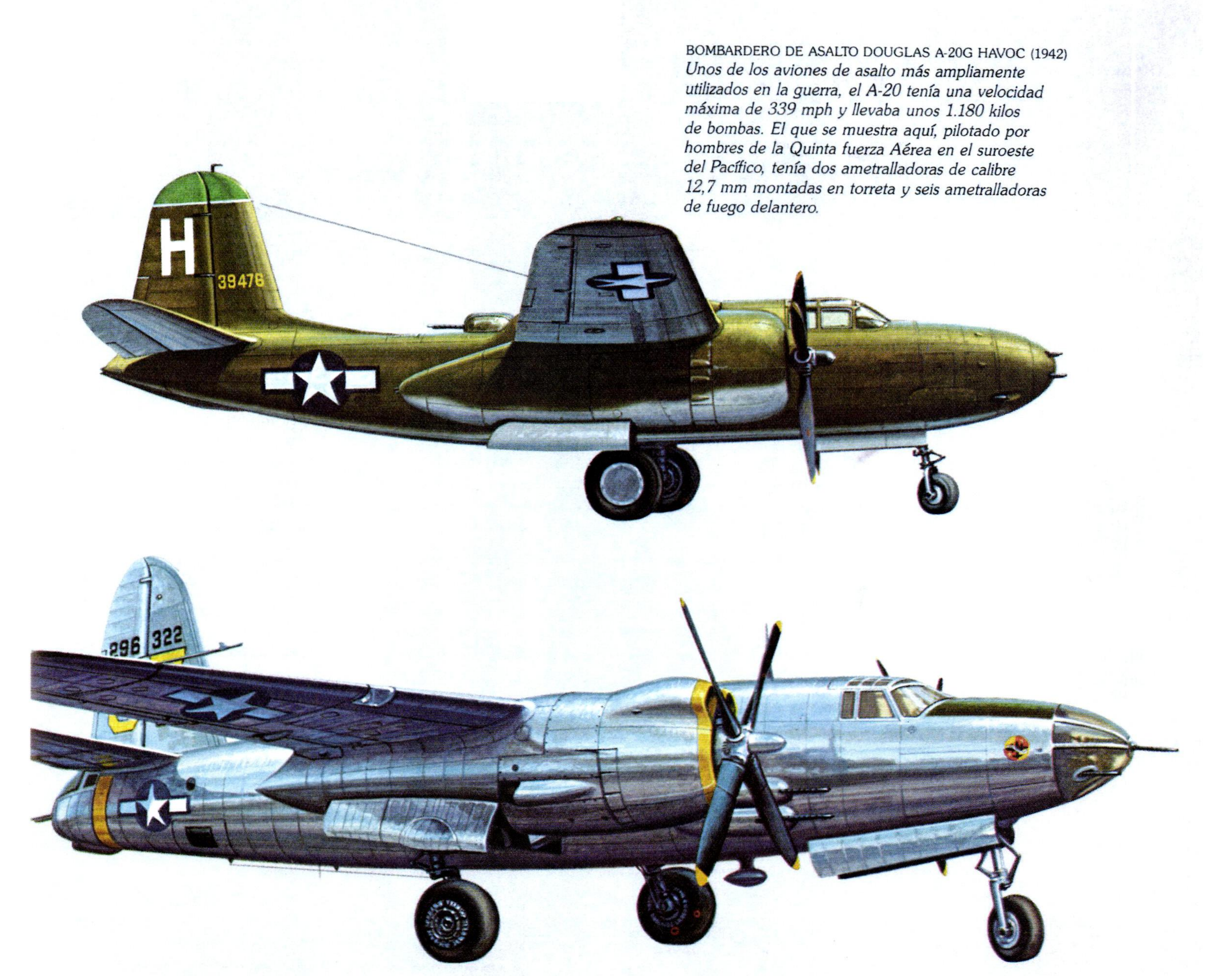
Los bombarderos fueron la espina dorsal de la fuerza aérea, y en los B-17 y B-24 de cuatro motores (que se muestran por separado en las páginas 130-133) Norteamérica tuvo dos de los bombarderos estratégicos más eficaces del mundo. Casi al finalizar la guerra el B-29, mayor y mejor, relegó a ambos. Estos gigantes se veían complementados por bombarderos más pequeños construidos para ataques a menor altitud y para apoyo táctico a operaciones en tierra: el bombardero Mitchell B-25, famoso por ser el primer avión estadounidense que bombardeó Japón, en 1942; el temperamental Martin B-26, que tenía un mejor rendimiento que el B-25 pero que era difícil de manejar por sus cortas alas; y el bombardero de asalto Douglas A-20, utilizado en grandes cantidades por Gran Bretaña y la Unión Soviética así como por Estados Unidos.

La fuerza de bombarderos se vio complementada por los cazas que fueron aumentando en fuerza a lo largo de toda la guerra. El P-38 Lightning con dos largueros fue el primer caza de EE UU que pudo hacer frente al Cero japonés. Enseguida se le unió el recio P-47 Thunderbolt y el P-51 Mustang, tal vez el mejor caza de la guerra. Los tres demostraron ser igualmente potentes como cazabombarderos cuando se les añadieron bombas debajo de las alas.

El caza Northrop P-61 no tenía igual: equipado en el morro con un moderno radar diseñado por científicos norteamericanos, este avión nada convencional ayudó a los aliados a hacerse con el dominio del espacio aéreo por la noche.

BOMBARDERO MEDIO NORTH AMERICAN B-25J MITCHELL (1943)
*El versátil B-25 recibió su nombre en honor del defensor de las Fuerzas Aéreas general William «Billy» Mitchell y sirvió en todos los escenarios de la guerra. Adaptado para los ataques de ametrallamiento por la 396.ª Escuadrilla de Bombarderos en el Pacífico central, el B-25 como el que se muestra aquí tenía 12 ametralladoras de fuego delantero y llevaba unos 1.360 kg de bombas.*

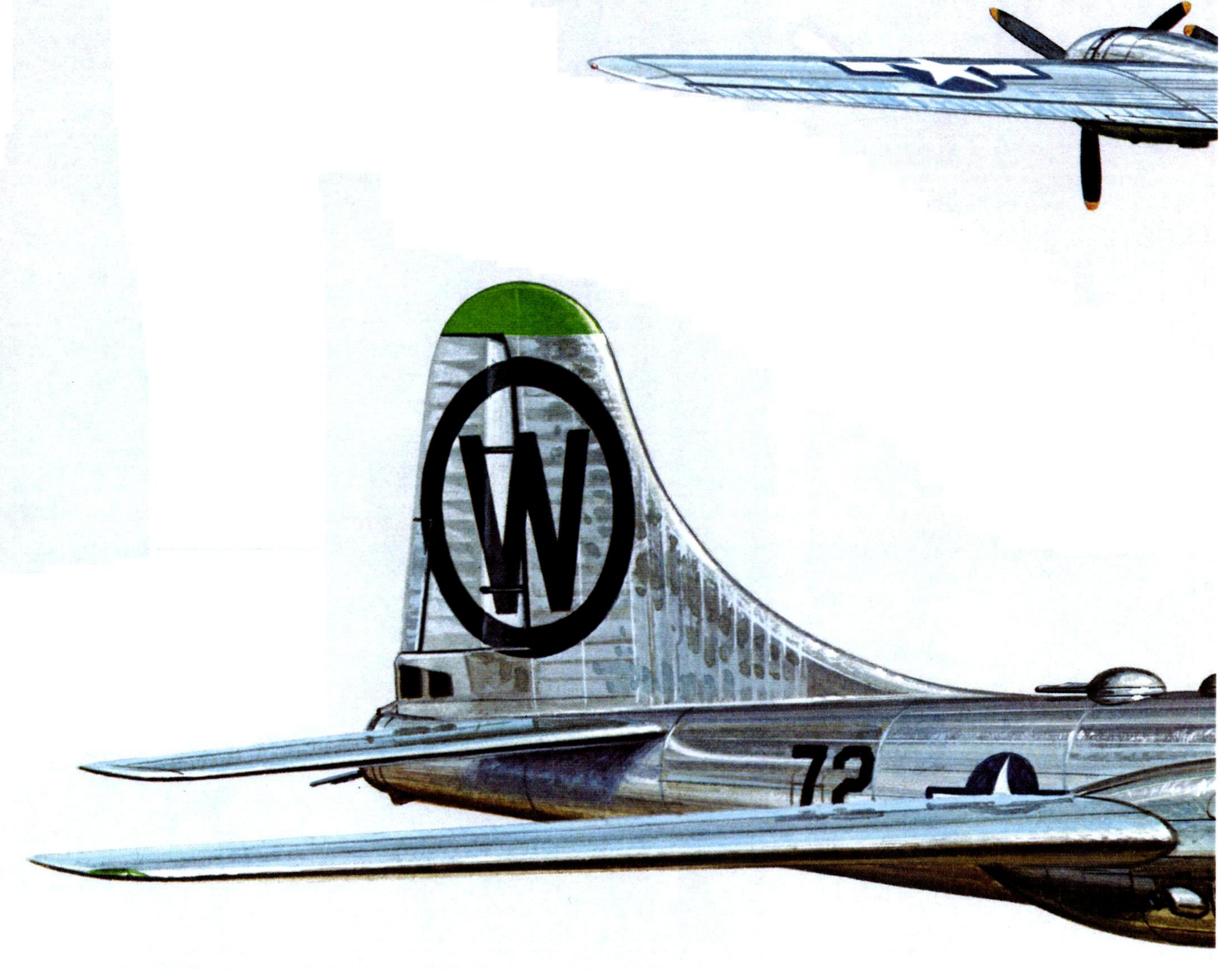




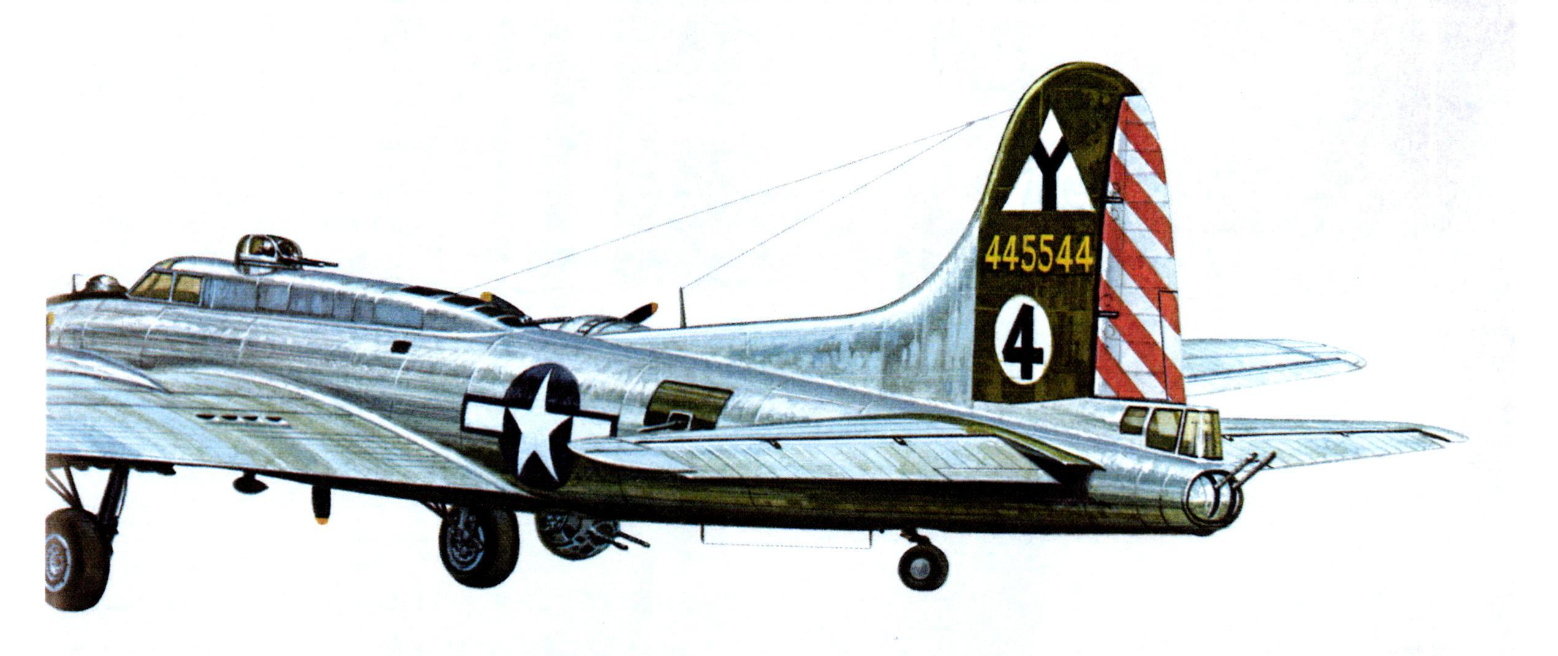

BOMBARDERO DE ASALTO DOUGLAS A-20G HAVOC (1942)
*Unos de los aviones de asalto más ampliamente utilizados en la guerra, el A-20 tenía una velocidad máxima de 339 mph y llevaba unos 1.180 kilos de bombas. El que se muestra aquí, pilotado por hombres de la Quinta fuerza Aérea en el suroeste del Pacífico, tenía dos ametralladoras de calibre 12,7 mm montadas en torreta y seis ametralladoras de fuego delantero.*

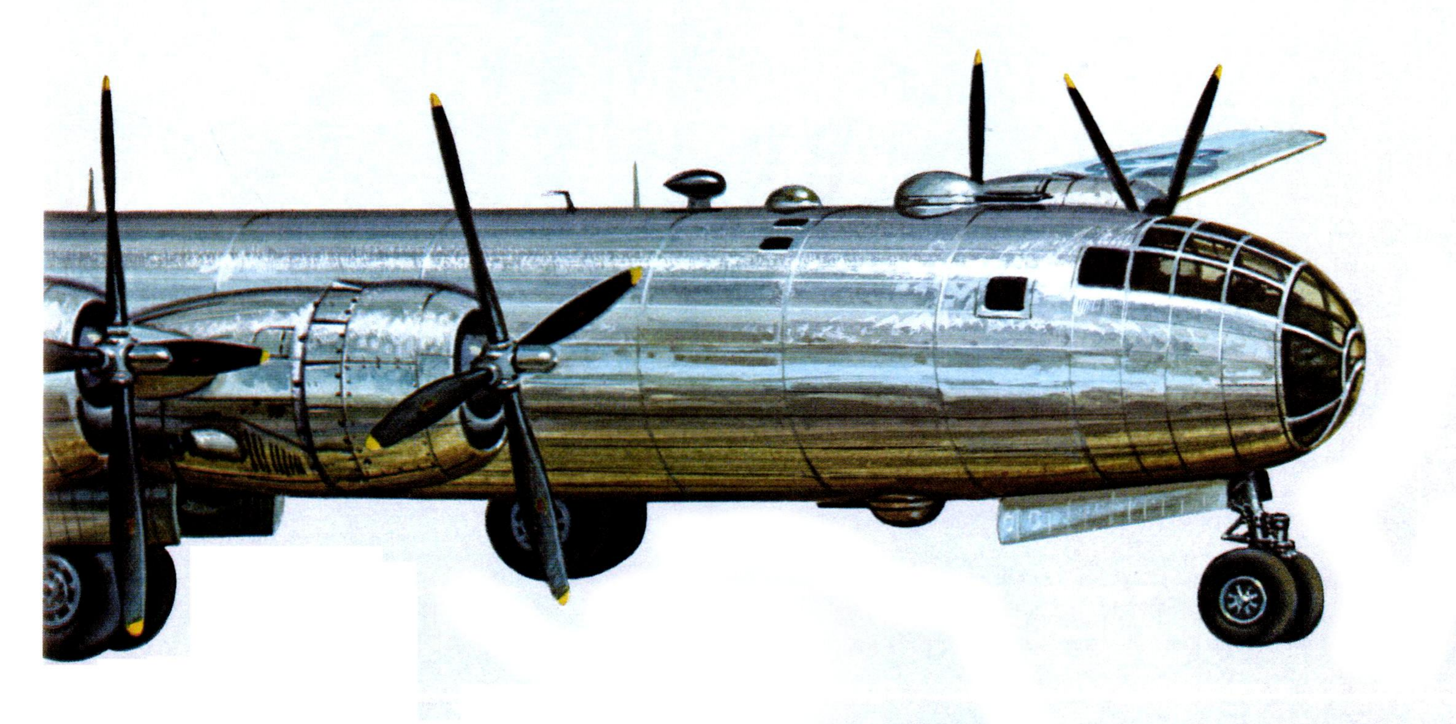
BOMBARDERO MEDIO MARTIN B-26F MARAUDER (1943)
*Con una velocidad máxima de 317 mph el B-26 era muy rápido en su época, pero requería un piloto extremadamente hábil en el aterrizaje. Armado con 11 ametralladoras y unos 1.800 kilogramos de bombas, estaba impulsado por dos motores radiales de 2.000 caballos y tenía una autonomía máxima de 1.100 millas.*

BOMBARDERO PESADO FORTALEZA VOLANTE BOEING B-17G (1943)
*Este legendario bombardero, cuyo apodo provenía de su pesado armamento defensivo, tenía una envergadura de casi 32 metros, pesaba más de 29.700 kilogramos y podía llevar casi 8.000 kg de bombas. El avión que se muestra aquí —armado con 13 ametralladoras— voló con la 15.ª Fuerza Aérea, con base en Foggia, Italia.*




SUPERFORTALEZA BOEING B-29 (1944)
*Una envergadura de 43 metros y un peso bruto de casi 64.000 kg hicieron del B-29 el mayor bombardero operativo de la guerra. Utilizado solamente contra los japoneses, su velocidad y la potencia de su armamento defensivo le hacían prácticamente invulnerable ante los cazas enemigos. En agosto de 1945 B-29 lanzaron las primeras bombas atómicas sobre Hiroshima y Nagasaki.*


445544
4






CAZA MUSTANG P-51D (1944)

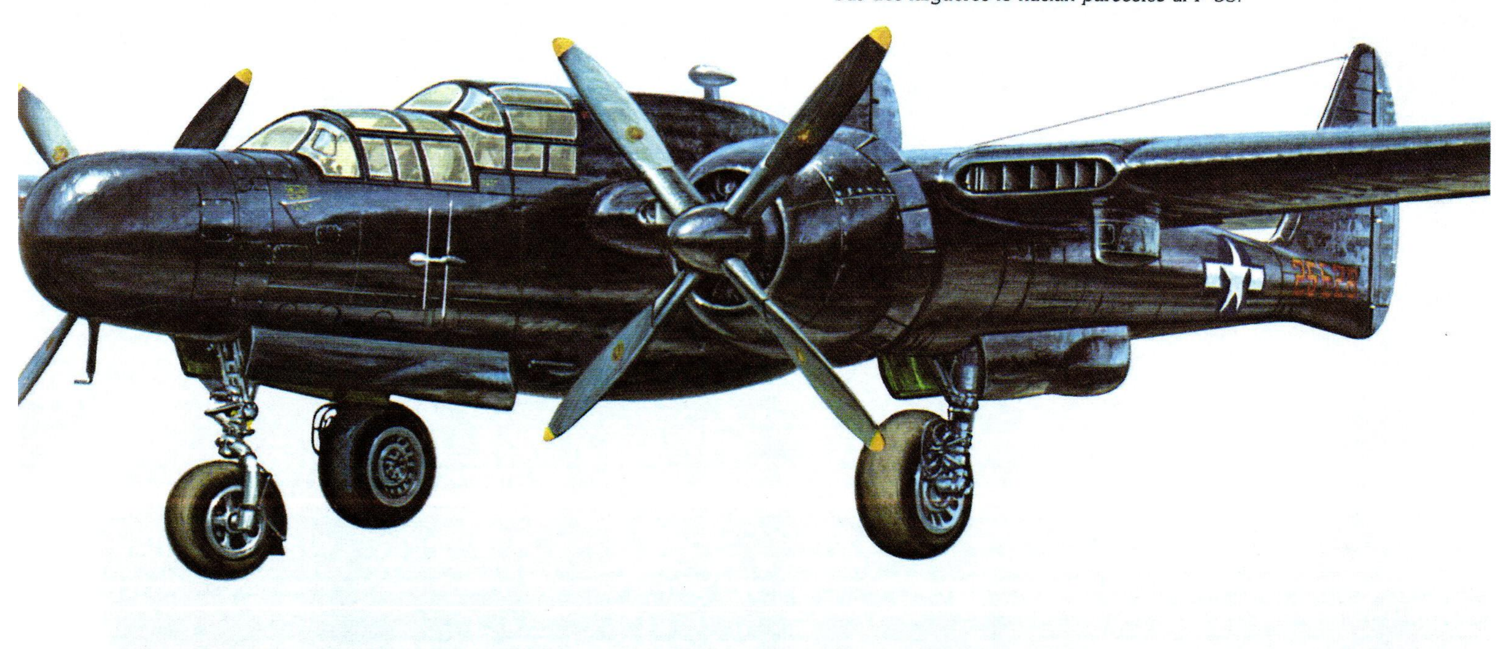
*Seis ametralladoras montadas en las alas, una velocidad máxima de 437 mph y una maniobrabilidad sin igual hicieron del P-51 un notable caza y uno de los aviones más famosos de la guerra. Se construyeron más de 15.000 Mustangs; éste, Glamorous Glen III del as Charles Yeager, voló con la Octava Fuerza Aérea con base en Inglaterra.*

CAZA LOCKHEED P-38J LIGHTNING (1943)
*Impulsado por dos motores refrigerados por líquido de 1.425 caballos, el P-38 alcanzaba una velocidad máxima de 414 mph y llevaba un cañón de 20 mm y cuatro ametralladoras en el morro. Diseñado como interceptador a gran altura, el P-38 derribó más aviones japoneses que cualquier otro caza de EE UU; el que se muestra aquí sirvió con la 13.ª Fuerza Aérea en el sur del Pacífico.*

CAZA REPUBLIC P-47D THUNDERBOLT (1943)
*Aunque le pusieron el mote de Botijo por su fuselaje achaparrado y redondeado, el P-47 era extremadamente ágil. Impulsado por un motor radial de 2.300 caballos, tenía una velocidad máxima de 428 mph y llevaba ocho ametralladoras montadas en las alas; este avión específico estaba destinado en la 394.ª Escuadrilla de Caza en Francia.*




CAZABOMBARDERO NOCTURNO NORTHROP BLACK WIDOW P-61A
*El Black Widow —con una tripulación de tres personas— estaba diseñado para misiones nocturnas. Le pusieron ese nombre por su pintura negra y su mortal armamento, cuatro cañones de 20 mm, cuatro ametralladoras y más de 2.900 kg de bombas. Sus dos largueros le hacían parecerse al P-38.*



# Corriendo un peligro mortal

Para todos quienes estaban detrás de las líneas del Eje y que sufrieron los efectos de las incursiones diurnas de las fuerzas aéreas norteamericanas, los aviadores en los bombarderos que volaban a 20.000 pies o más debían parecer dioses malévolos, distantes de la devastación que provocaban. Las Fortalezas y los Liberators lanzaron más de un millón de toneladas de bombas en los teatros de operaciones europeos y mediterráneos durante la guerra. Pero aunque las tripulaciones de los B-17 y los B-24 poseían el poder de la destrucción, no eran indestructibles. Desde agosto de 1942 a mayo de 1945, casi 20.000 aviadores norteamericanos murieron en Europa.

Entre los peligros más letales a que se enfrentaban las tripulaciones de los bombarderos estaban las granadas rompedoras antiaéreas que provocaron la pérdida de 2.439 bombarderos pesados en Europa y cuantiosos desperfectos en muchos más. Un piloto que voló a través de una barrera de fuego antiaéreo en su duodécima misión admitió: «Me enfrentaré a cien cazas, pero nunca a la metralla del fuego antiaéreo. Hace un daño terrible. Una esquirla menor que mi dedo meñique casi secciona de cuajo el brazo de mi navegante.»

Otro peligro omnipresente eran los cazas alemanes acechando en espera de los bombarderos. A partir del otoño de 1943, los cazas norteamericanos de gran autonomía como el P-38 Lightning ofrecían algo de cobertura, pero no eran una garantía de paso seguro. Los Messerschmitt y los Focke-Wulf circundaban las formaciones como manadas de lobos, para centrarse en los bombarderos dañados. Los Liberators, más afectados por la metralla porque volaban más bajo que las Fortalezas B-17, eran el blanco favorito del fuego de los pilotos de la Luftwaffe. Y al tener una menor estabilidad aerodinámica que los B-17 estaban obligados a volar en formaciones más holgadas, lo que impedía que pudieran someter a un intenso fuego defensivo a los aviones atacantes. «¿Quién necesita una escolta de cazas cuando hay B-24 alrededor?» comentaba con amarga ironía uno de los miembros de la tripulación de un B-17.

Los barracones medio vacíos, las colas de la comida cada vez más cortas y las banquetas desocupadas en el club de oficiales eran un recordatorio constante para las tripulaciones que volvían a la base de las bajas que habían sufrido ante los alemanes, en ocasiones un 10 por ciento o más de los aviadores de una única misión. «Te destrozaba los nervios —se lamentaba un piloto—, encontrar los sitios donde convivimos más llenos con los fantasmas de los que se fueron que con la presencia de los pocos que quedaban.»

*Tachonando el cielo con sus estelas, las Fortalezas Volantes se dirigen hacia el Tercer Reich en su protectora formación de combate escalonada. Los B-17 derribaban unos 23 cazas por cada 1.000 salidas que hacían; los B-24 tenían una media de 11 por 1.000.*

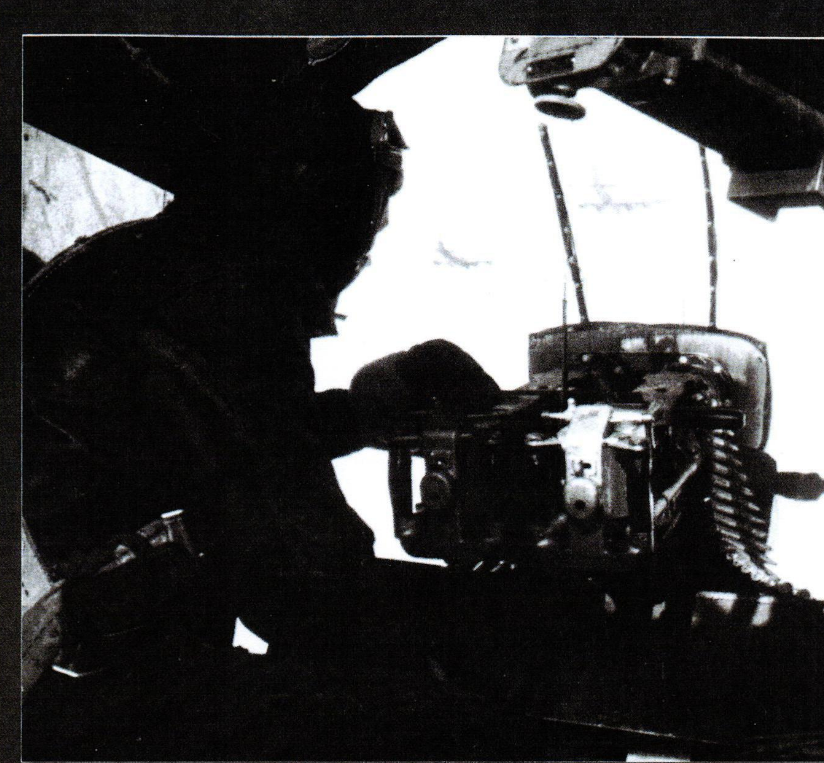






*Las Fortalezas Volantes del 303.º Grupo de Bombardeo, al que apodaban los Ángeles del Infierno, arrojan cargas completas de bombas incendiarias de 200 kg sobre las fábricas alemanas. Casi 271.000 de estas cargas se lanzaron sobre Alemania desde 1943 hasta 1945, además de seis millones de toneladas de bombas rompedoras.*



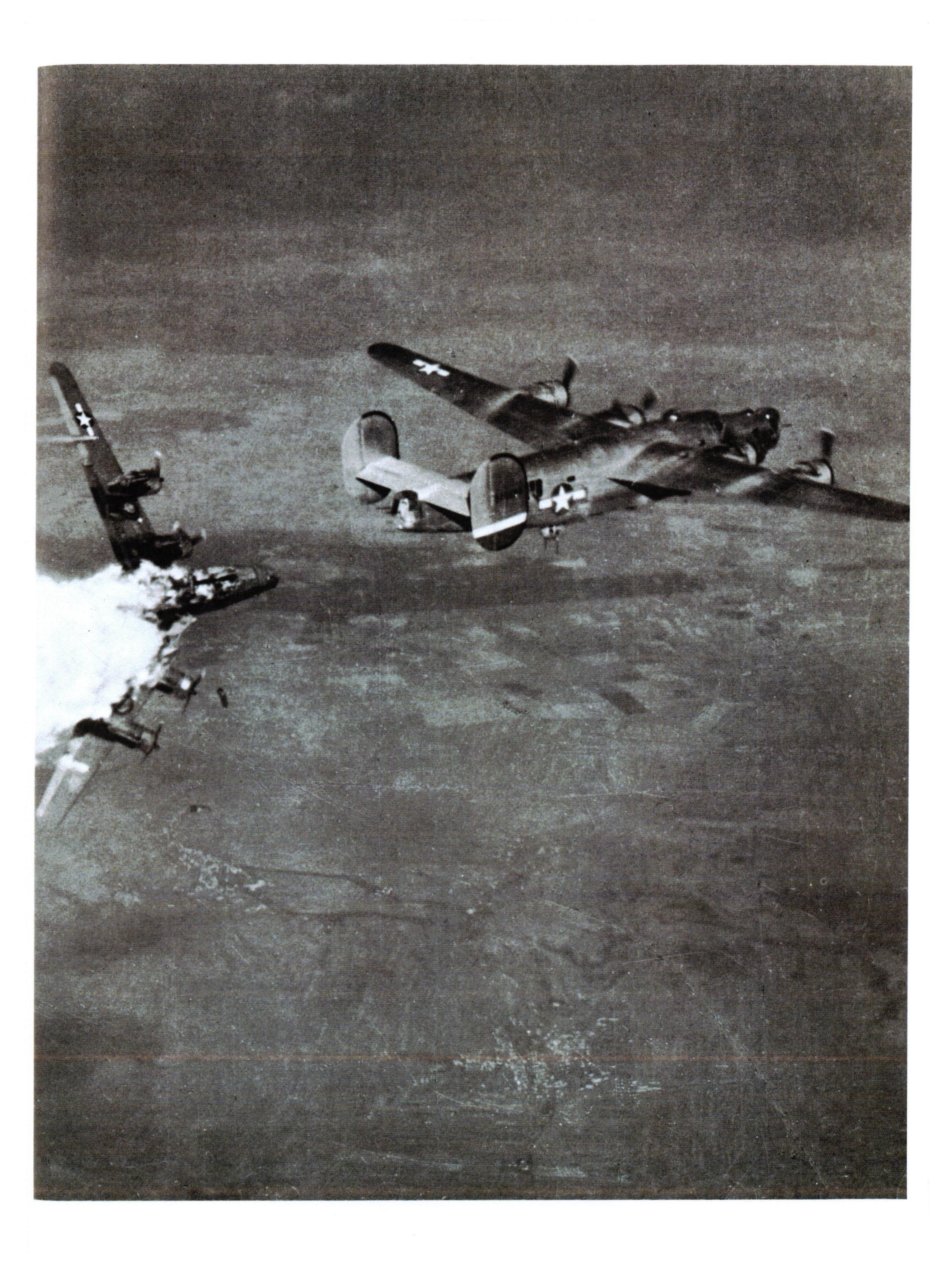


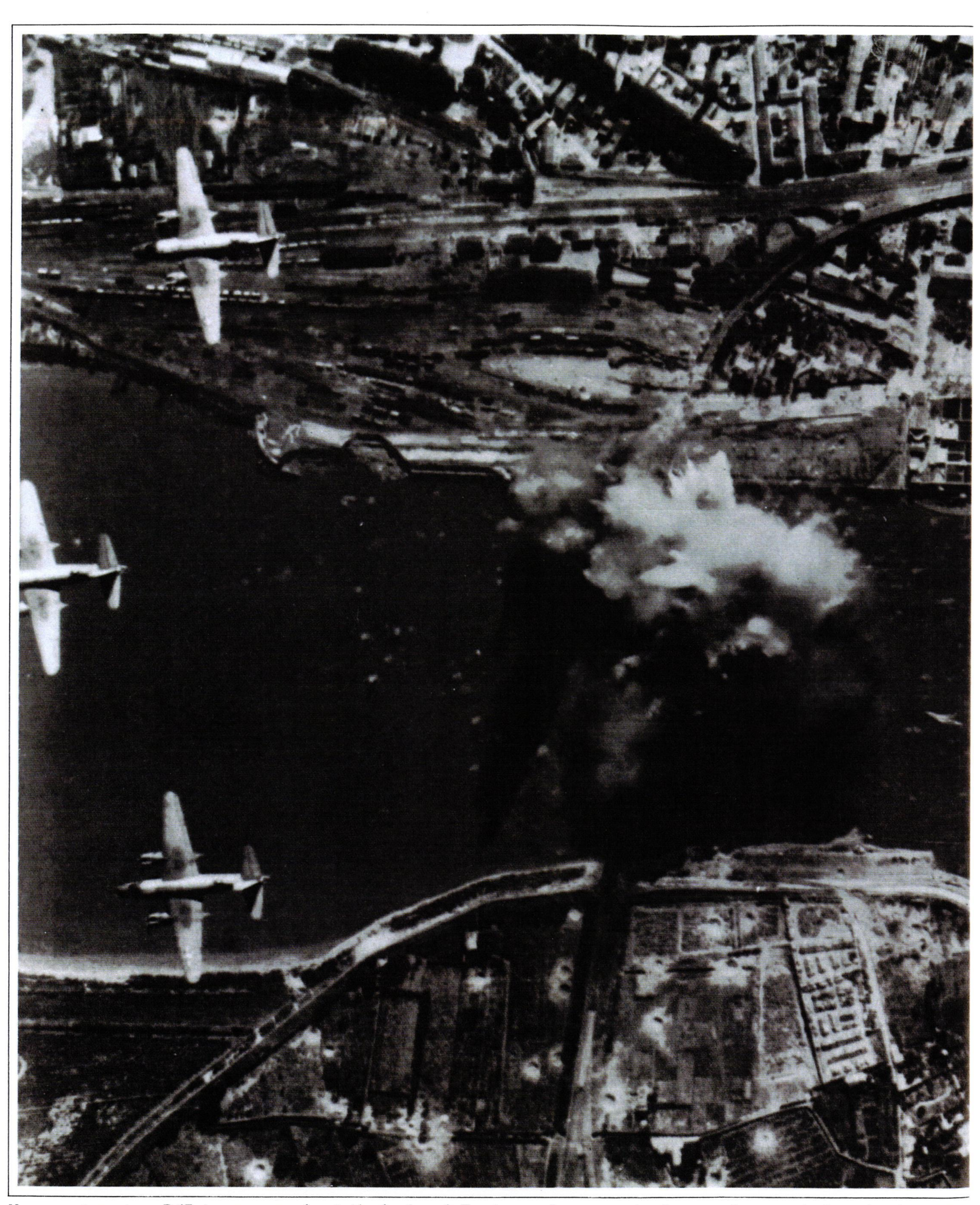
*Previendo un ataque de cazas, el ametrallador de proa de un B-17 prepara una cálida bienvenida con sus ametralladoras de calibre 12,7 mm.*

*Dejando una estela de humo tras uno de sus motores, un Liberator deteriorado atraviesa una barrera de fuego antiaéreo sobre Viena. Las turbulencias provocadas por la explosión de las granadas antiaéreas, comentó un miembro de la tripulación de un bombardero, en ocasiones hacían que los aviones pesados «se bamboleasen como canoas en medio de una tormenta en el Lago Superior».*



*Las bombas salen despedidas del interior de un B-24 convertido en una bola de fuego por las baterías antiaéreas sobre Alemania central. «No dejaba de pensar en esos muchachos que caían a tierra, algunos de ellos envueltos en llamas», recordaba un piloto después de una incursión. «Grandes Libs cayendo como moscas.»*





*Un caza norteamericano P-47 ataca un campo de aviación alemán en la Francia ocupada, en su camino de regreso de una misión de escolta a bombarderc destrozar las defensas aéreas alemanas antes de los desembarcos aliados en Normandía el Día D.*

en 1944. Estas salidas a baja altura estaban destinadas a

# 4

# El colmo de la destrucción

La orden del general Doolittle a los pilotos de caza de la Octava Fuerza Aérea de perseguir a los aviones enemigos en cualquier sitio que pudiesen encontrarlos, descendiendo para atacarlos en el suelo si fuese necesario, resultó ser el principio de la fase final de la guerra aérea en Europa. La Luftwaffe, en tiempos el cazador, ahora era la presa. Las incursiones de los grandes bombarderos de la Octava cumplían ahora dos finalidades. Mientras los B-17 y B-24 bombardeaban las industrias de Hitler, sus cazas de escolta iban a desangrar a la Luftwaffe.

Los abundantes cazas de una nueva fuerza aérea, la Novena, que empezó a operar en Inglaterra a finales del otoño de 1943, enseguida se unieron a los P-47 y 51 de la Octava para realizar esos ataques a bajo nivel. La Novena crecería hasta un tamaño prodigioso para finales de la primavera del siguiente año. Llegaría a tener más cazas que la propia Octava —unos 2.000— y rivalizaría con la Luftwaffe en su apogeo como poderosa y eficiente fuerza aérea de apoyo a las operaciones en tierra.

La Novena se organizó con una finalidad vital: preparar el camino para la Operación *Overlord* y luego apoyarla. Esta operación era la tan esperada invasión anglonorteamericana de Europa, planificada para junio. Los grandes bombarderos estratégicos de la Octava no se ajustaban bien al apoyo inmediato de las acciones en tierra. La Novena, equipada con aeronaves no mayores que los bombarderos bimotores de tipo medio, iba a dar a la potencia aérea norteamericana un segundo medio de ataque táctico.

El general de división Lewis H. Brereton había formado la Novena, inicialmente en el Norte de África, después de que hubiera dirigido la malograda Fuerza Aérea de Extremo Oriente en las Filipinas cuando Japón atacó en diciembre de 1941. La fuerza de Brereton en el Norte de África había ayudado a la RAF a respaldar al Octavo Ejército Británico cuando expulsó a los Afrika Korps alemanes de Egipto y Libia. También había organizado la famosa incursión sobre Ploesti y había respaldado las invasiones de los aliados en Sicilia e Italia. Cuando se eligió a Brereton para dirigir la Novena Fuerza Aérea en Gran Bretaña —en parte debido a su experiencia con los usos tácticos de la fuerza aérea— la mayoría de los aviones y tripulaciones de la antigua Novena pasaron a la fuerza aérea táctica que operaba en Italia, la Duodécima.

Brereton llegó a Inglaterra para asumir el mando de su nueva unidad el 16 de octubre de 1943. El nuevo equipo llegó enseguida procedente de Estados Unidos —P-38, P-47 y P-51— todos para emplearse como cazabombarderos, y bombarderos de asalto Douglas A-20 Havoc diseñados para misiones a baja y media altitud. Brereton también recibió un avión poco utilizado hasta el momento en Europa, el Martin B-26 Marauder, un aparato bimotor ligero muy adecuado para ataques desde altitudes medias. Para redondear el arsenal de Brereton se recibió una flota de los menos atractivos pero esenciales aviones de transporte, C-47 principalmente, la versión militar del fiable avión de línea



*Un caza norteamericano P-47 ataca un campo de aviación alemán en la Francia ocupada, en su camino de regreso de una misión de escolta a bombarderos en 1944. Estas salidas a baja altura estaban destinadas a destrozar las defensas aéreas alemanas antes de los desembarcos aliados en Normandía el Día-D.*

Douglas DC-3. Los C-47 se utilizarían para llevar a las tropas paracaidistas y remolcar a los planeadores cargados de tropas el Día D y en las posteriores operaciones aerotransportadas, así como para transportar toneladas de suministros a los ejércitos aliados a medida que iban avanzando a través de la Europa septentrional.

La reconstruida Novena, al igual que cualquier otra fuerza aérea recientemente activada, tuvo su correspondiente dosis de problemas del crecimiento. El aerodinámico B-26 era un avión temperamental y se necesitaba que lo manejase también un piloto temperamental. Las alas de la versión original que se envió a algunas escuadrillas que estaban haciendo instrucción operativa en Estados Unidos eran tan pequeñas que resultaba extremadamente difícil aterrizar bien con aquel avión que pronto se ganó el apelativo de «fabricante de viudas». Incluso después de que la Compañía Martin añadiese algo más de 90 centímetros a cada ala ante la insistente petición de un comité de investigación del Senado presidido por el futuro presidente Harry Truman, el Marauder siguió siendo un avión difícil de manejar a las velocidades adecuadas para despegar y aterrizar.

No obstante, los pilotos de la Novena aprendieron a dominar al avión y, llegado el mes de enero de 1944, cuatro Grupos de Marauder y uno de Mustang P-51 formaban la espina dorsal de la pujante fuerza de Brereton. Los pilotos y tripulaciones adquirieron experiencia para sus misiones tácticas atacando

los campos de aviación en los Países Bajos y colaborando en la derrota de la Luftwaffe durante la Gran Semana, la gran ofensiva de la Octava Fuerza Aérea en el mes de febrero, y de nuevo durante las grandes incursiones de largo alcance que se hicieron en el mes de marzo contra Berlín. Pero a mediados de marzo la Novena pudo empezar a dedicarse al trabajo para el que se había creado: preparar el camino para la invasión de Normandía.

Durante abril y mayo, la Novena bombardeó intensamente las guarniciones alemanas en Francia. Su primera tarea vital previa al Día D fue hacerse con el dominio del espacio aéreo expulsando a la Luftwaffe de sus campos de aviación en Francia. De hecho la Octava y la Novena se dividieron el trabajo. A los bombarderos y cazabombarderos de la Novena se les asignaron los campos de aviación extranjeros dentro de un radio de 130 millas a partir de las cabezas de desembarco planificadas para el Día D, mientras que los cazas de la Octava, con experiencia en misiones de gran autonomía con depósitos desechables, se hicieron cargo de los puntos más distantes en la Francia ocupada y los Países Bajos, así como en la propia Alemania.

La Octava Unidad de Cazas del general William Kepner lanzó sus primeros ataques masivos a baja altura el 5 de abril, cuando las altas nubes que cubrían la mayor parte de Europa obligaron a los B-17 y B-24 a quedarse en tierra. Aprovechando sin vacilar la oportunidad, Kepner envió 11 de sus 15 Grupos de Cazas en vuelo por debajo de la cobertura de nubes para realizar ese día incursiones a baja altura sobre el Continente. Los Grupos 4.º y 355.º penetraron directamente hasta Berlín y Munich: el 4.º reivindicó la destrucción de 43 aviones enemigos —el as Don Gentile destruyó él solito cinco Junkers 88— y el 355.º se jactó de haber destruido con toda certeza 43 aviones y haber dañado 81 más.

Los ataques fulminantes sobre la Luftwaffe continuaron durante todo el mes. El 8 de abril, Kepner envió de nuevo la mayor parte de sus fuerzas contra Alemania, algunos Grupos para escoltar bombarderos y otros para ataques en vuelos bajos. La puntuación del día fue 128 aeronaves enemigas destruidas. Una semana después, 616 cazas de la Octava Fuerza Aérea derribaron 18 aviones de la Luftwaffe y eliminaron 40 más en tierra. Para finales del mes de abril, los pilotos de Kepner pudieron reivindicar la destrucción de 621 aviones alemanes en un mes, de los que el 4.º Grupo había destruido 222 del total.

Las eficaces misiones de ametrallamiento en principio parecieron cosa de broma, pero los pilotos pudieron comprobar sin demasiada tardanza que tales trabajos a baja altura podían ser bastante más peligrosos que el combate entre aviones a gran altura. La Luftwaffe rápidamente reforzó las defensas antiaéreas alrededor de sus campos de aviación, y los ametralladores de las baterías antiaéreas, con la práctica, se hicieron cada vez más expertos en el rastreo de aviones a baja altura. Tan sólo en las misiones realizadas durante el mes de abril, 10 de los Grupos de cazas de Kepner perdieron un total de 109 Thunderbolts y Mustangs, y un elevado número de los pilotos más expertos de la Octava fueron víctimas del fuego de las baterías terrestres o del arriesgado trabajo de volar con una aeronave a 400 millas por hora prácticamente a nivel del suelo. El comandante Duane Beeson del 4.º Grupo de Cazas y el comandante Gerald Johnson del 56.º, que habían sobrevivido a varios meses de combate a gran altura y habían derribado 37 aeronaves enemigas entre los dos, fueron derribados por el fuego de las defensas terrestres en las primeras misiones de ametrallamiento. Beeson se las arregló para ganar altura con su maltrecho P-51 y saltó en paracaídas; Johnson se vio obligado a hacer un aterrizaje de emergencia sobre la panza de su avión. Ambos pasaron el resto de la contienda en campos de prisioneros de guerra.

Las pérdidas iban a continuar después del Día D y en julio el más destacado piloto de la Octava, Gabby Gabreski, pasaría a hacer compañía a Johnson y Beeson en el campo de prisioneros. Mientras el 56.º estaba ametrallando un campo de aviación cerca de Coblenza, Gabreski, volando muy bajo para pasar por debajo del fuego del enemigo, se quedó de piedra al ver que la hélice de su avión arrancaba retazos de césped de un montículo existente en el extremo final de una pista de despegue. Con las palas de la hélice dobladas el Thunderbolt no se elevaría, por lo que Gabreski aterrizó sobre la profunda y redondeada panza de su avión en un prado adecuado, dejando un gran surco a medida que el avión se arrastraba por el suelo hasta detenerse. Ileso, saltó de la cabina y echó a correr hacia un bosquecillo cercano, desde donde vio a los colegas de su escuadrilla que, volando en círculos después de haberle visto escapar, ametrallaban y destruían su P-47 nuevo para evitar que cayese en manos enemigas.

Gabreski vagabundeó por la campiña alemana, evitando que le capturasen durante cinco días, pero finalmente una patrulla enemiga lo rodeó. Cuando le llevaron al puesto de la Luftwaffe para interrogarlo, el oficial de información militar le miró y le dijo, «Hola Gabby, llevábamos mucho tiempo esperándote.»

Tan peligroso era el ametrallamiento de los campos enemigos que el general Kepner decidió dejar a los pilotos que incluyesen los aviones destruidos en tierra en sus marcas de derribos de enemigos. Según ese cómputo, el líder estadounidense en el teatro de operaciones europeo fue el teniente coronel John C. Meyer del 352.º Grupo, que derribó 24 aviones enemigos y ametralló 11 más, alcanzando un total de 35. Sin embargo, la mayoría de historiadores de la guerra se han ceñido al sistema válido durante tanto tiempo de contar tan sólo los aviones destruidos en el aire, lo que hacía de Gabreski y Johnson los líderes norteamericanos en Europa.

Los pilotos no tardaron en descubrir que el riesgo de caer de panza a tierra era mayor en un P-51, cuyo motor refrigerado por líquido era más vulnerable al fuego desde tierra. El impacto de un proyectil de calibre 7,62 mm que rompiese el depósito de glicol de un 51, o los tubos por los que circulaba, podía hacer que el motor del avión se recalentase y agarrotase. La carlinga del piloto estaba blindada y los depósitos de carburante eran autoobturantes, pero el depósito de refrigerante no, ni tampoco las tuberías de la superficie inferior del fuselaje. Un piloto veterano decía al respecto: «Si pinchas un alfiler en la panza de un P-51 se desangrará hasta la inutilidad en cinco minutos.» El pesado Thunderbolt con su enorme motor refrigerado por aire, no era tan vulnerable. En consecuencia, prácticamente todos los P-51 de la Novena Fuerza Aérea táctica se transfirieron a la Octava, ya que destacaban como escoltas, y la mayoría de los P-47 de la Octava pasaron a la Novena.

A medida que se aproximaba la fecha del Día D, los cazas para incursiones en vuelo bajo y los rápidos bombarderos medios de Brereton siguieron atacando los 36 campos de aviación entre Holanda y Bretaña, pero también asumieron otra tarea vital: destruir las líneas de ferrocarril, carreteras y puentes que llevaban a Normandía y la vecina Bretaña, a fin de que los alemanes no pudieran enviar refuerzos para contraatacar a las fuerzas aliadas de desembarco. Poner fuera de servicio la red de ferrocarriles en el noroeste de Europa era de por sí una tarea imponente. El norte de Francia y Bélgica, densamente poblados e industrializados, estaba densamente cubierto por una telaraña de miles de kilómetros de vías. El servicio de información militar de los aliados estimó que los alemanes podían disponer de unos dos millones de vagones de mercancías para transportar tropas y suministros al frente de la invasión.

A medida que la Novena aumentó estas actividades en abril, sus ataques más duros se centraron en las instalaciones de clasificación de trenes, frecuentemente con resultados espectaculares. El 23 de abril, los pilotos de un grupo de P-47, con la misión de atacar las grandes instalaciones de Namur en el corazón de Bélgica, observaron la mayor concentración de material rodante que habían visto en su vida. Después de arrojar sus bombas en el patio de maniobras, los pilotos regresaron a su base a toda prisa; en el plazo de cinco horas, cuatro Grupos de B-26 y otro Grupo de Thunderbolts regresaron sobre el tentador objetivo e inutilizaron cientos de vagones de mercancías y docenas de vagones cisterna cargados.

El asalto de la Novena sobre los ferrocarriles llegó a su punto culminante el 21 de mayo. Se destruyeron tantos trenes que los pilotos con un humor retorcido bautizaron a la ocasión con el apelativo de «Día Chattanooga», por la popular grabación de Glen Miller, *Chattanooga chu-chú*. Para finales de mayo el general de brigada Elwood R. «Pete» Quesada, jefe de la IX Unidad




*Un cartel de la propaganda antiestadounidense publicado por el gobierno de Vichy muestra al presidente Roosevelt recreándose sobre las ruinas de una ciudad bombardeada en la que una niña aterrorizada sujeta con crispación una muñeca. Más de 67.000 franceses murieron en los ataques norteamericanos y británicos durante la guerra.*

de Cazas de Brereton, disponía de 17 Grupos de cazas —unos 1.200 aviones— y envió 11 Grupos a que atacaran las concentraciones de material rodante al norte del río Loira, en Francia, que formaba la frontera meridional de la zona que se había ordenado pulverizar a la Novena. Los P-47, P-38 y P-51 de ataque a baja altura declararon haber destruido con certeza 46 locomotoras y haber dañado gravemente 32, además de haber alcanzado a 30 trenes y haberlos dejando ardiendo en las vías.

Los cazas de Quesada y la fuerza de bombarderos de la Novena variaron sus objetivos atacando también los puentes de ferrocarril y carretera que cruzaban el Sena. Este río, que desde su nacimiento en la Côte-d'Or fluye hacia el oeste para desembocar en el Canal de la Mancha, era la clave para aislar los campos de batalla de Normandía. Al destruir sus puentes aislarían al enemigo, ya que atravesaba directamente las rutas que tenían que tomar los refuerzos alemanes que intentasen ir hacia Normandía desde el sur.

La campaña de destrucción de puentes fue tan efectiva que se destruyeron prácticamente los nueve puentes que cruzaban el Sena al oeste de París. En total, de acuerdo con el diario de Brereton, la Novena destruyó 35 puentes en las tres semanas que precedieron al Día D. Esta triunfal campaña, combinada con la destrucción implacable del ferrocarril y el tráfico por carretera, aisló efectivamente la zona de la invasión del resto de Francia, de la Bélgica ocupada y de la propia Alemania. Para hacerlo posible, la Novena realizó 14.000 salidas (una salida es un vuelo realizado por un avión) entre el 20 de mayo y primeros de junio.

Y por lo que se refiere a la campaña de dos meses contra la Luftwaffe, había sido tan efectiva que solamente permanecían en el norte de Francia el Día D 155 cazas enemigos monomotores y tan sólo unos pocos hicieron acto de presencia para hostigar los desembarcos, tres Focke-Wulf 190 sobre la flota de invasión y después de caer la noche otros 22 aviones en ineficaces ataques sobre los barcos.

Las operaciones del Día D comenzaron poco después de medianoche, el 6 de junio, cuando la IX Unidad de Transporte de Tropas envió a sus zonas de lanzamiento sobre Francia 821 C-47 y C-53 que llevaban paracaidistas de la 82.ª y 101.ª Divisiones Aerotransportadas y otros 104 transportes que llevaban a remolque planeadores cargados con más tropas. No menos de 8.000 aviones de las Reales Fuerzas Aéreas y de Estados Unidos tomaron parte en el asalto. El propio Brereton quedó impresionado por el modo en que una parte de esta fuerza volante de invasión despegó en la oscuridad a intervalos de 11 segundos desde el campo de aviación de Greenham Common, no muy lejos de su cuartel general. Posteriormente comentaría con satisfacción: «Fue un modelo de vuelo de precisión y disciplina.»

Una vez que la flota de transportes hubo cruzado el Canal, su vuelo de precisión sufrió un intenso fuego antiaéreo alemán, que alcanzó a 41 transportes y muchos de los aviones perdieron el rumbo en la oscuridad previa al amanecer y lanzaron su carga de tropas a algunas millas de distancia de las zonas de lanzamiento previstas. Pero las que cayeron sobre el objetivo fueron suficientes para capturar el cruce más vital de Ste.-Mère-Église, cinco millas al interior desde las playas.

Los transportes fueron seguidos por la formidable flota de bombarderos de la Octava. Apartados temporalmente de sus misiones estratégicas de largo alcance, los B-17 y B-24 de Doolittle se unieron a la Novena en las operaciones tácticas de corto alcance. Se utilizaron tres grandes flotas de bombarderos pesados cuatrimotores, 1.361 aviones en total, para pulverizar las defensas que



*Los aviones de transporte norteamericanos C-47 llevan a remolque planeadores cargados con tropas de las Divisiones 82.ª y 101.ª Aerotransportadas sobre la Playa Utah en Normandía durante la invasión aliada de Europa el 6 de junio de 1944. La Unidad de Transporte de Tropas transportó por aire más de 17.000 hombres en el Día D, con todo su armamento, municiones y equipo.*



había por detrás de las playas de Normandía. Volando a base de seis escuadrillas en línea, dirigidas por aviones exploradores equipados con radar, oleadas sucesivas de grandes bombarderos arrojaron casi 3.000 toneladas de bombas rompedoras a través de las nubes y la niebla que cubrían la línea de la costa enemiga poco después del amanecer.

Brereton envió enseguida 2.072 cazabombarderos y 823 bombarderos de la Novena para apoyar a los batallones aerotransportados y las primeras oleadas de tropas que alcanzaban las playas de la invasión entre las descargas del fuego enemigo. Un Grupo de Cazas, el 366.º, mandado por el teniente coro-

nel H. Norman Holt, despegó de su campo de aviación en Inglaterra cuando empezaba a amanecer y se dirigió hacia la costa francesa. Cada uno de los 12 P-47 de la escuadrilla con la que volaba Holt llevaba dos bombas de 450 kilos sujetas bajo las alas. Su misión era eliminar un emplazamiento artillero alemán fortificado que dominaba la playa Utah.

A medida que los P-47 se dirigían entre gran estruendo hacia su objetivo, Holt tuvo una excelente vista de los buques que traían las primeras oleadas de tropas aliadas. «Por debajo de nosotros, en una extensión de tres o cuatro millas, pudimos ver innumerables embarcaciones de todos los tamaños, formas y tipos. Parecía haber miles de ellas. Los acorazados que estaban más apartados de la costa lanzaban sin cesar andanadas por encima de las otras embarcaciones. Su potencia de fuego estaba ayudando a fijar al enemigo y a entorpecer su fuego de réplica. En la orilla, las naves estaban "escupiendo" hombres y equipo a un ritmo sorprendente. Les podíamos ver dispersándose como niños que salen del colegio.»

A medida que empezaron a divisar su objetivo, las tres patrullas de cuatro Thunderbolts cada una rompieron la formación y se lanzaron en picado sobre la batería costera. Las bombas de las dos primeras patrullas la destruyeron. Los pilotos de la tercera patrulla, que ya estaban picando, no tuvieron otro remedio que lanzar sus bombas en medio de aquel remolino de humo y escombros. Si no las hubieran lanzado, se podrían haber resentido las alas de los aviones al iniciar el ascenso con las dos bombas de 450 kilos sujetas a ellas.

Misión concluida, informaron por radio los miembros de la escuadrilla al controlador aéreo, cuyo nombre en clave era «Gimlet» y que los estaba dirigiendo en el combate aéreo del Día D desde un acorazado en el Canal, y le preguntaron cuál era el siguiente objetivo. Nada específico, les informó Gimlet, buscad vosotros mismos objetivos improvisados.

Volando sin enemigos a la vista, Holt y los otros pilotos de los Thunderbolts pudieron descender a 2.000 pies en patrullas de cuatro aviones y centrarse en la búsqueda de otras posiciones artilleras alemanas. Divisaron una de estas posiciones cuando su cañón, muy bien camuflado, disparó y revolvió los matojos y redes que lo cubrían, delatando de este modo su emplazamiento. Los P-47 se lanzaron sobre la posición y la silenciaron con el fuego concentrado de sus ametralladoras.

Sin ningún avión de la Luftwaffe al que disparar, los pilotos empezaron a descargar la munición de calibre 12,7 mm que les quedaba sobre zonas arboladas al interior de las playas de la invasión y sobre los setos vivos que bordeando campos y carreteras servían de pantallas para las tropas y la artillería enemiga. «Sin saberlo —comentó posteriormente Holt—, estábamos iniciando el empleo de la coordinación aérea justo entonces. Fue una forma lógica de utilizar nuestro armamento, visto que la Luftwaffe estaba evidentemente ausente.» Una coordinación aún más estrecha entre las aeronaves de bombardeo y ametrallamiento de la Novena y las fuerzas de tierra pasaría a ser la norma después del Día D, coordinación que demostró ser vital para toda la campaña anglonorteamericana por toda Europa.

Tan vital fue el apoyo aéreo para el éxito de los desembarcos que muchos aviones hicieron varias salidas a medida que avanzaba el día y algunas escuadrillas, escasas de tripulaciones pero no de aparatos, enviaron aviones con tripulaciones parciales. Estableciendo una marca sin parangón, un Marauder llamado *Pickled Dilly* operó con una tripulación compuesta sólo por tres personas. El piloto, teniente William I. Adams, pilotó el B-26 y realizó las necesarias tareas de navegación y radio, ya que el copiloto, Carl Steen, se vio obligado



*Un soldado de infantería hace guardia en los límites de un campo de aviación de vanguardia en Normandía, utilizado por la Novena Fuerza Aérea Norteamericana después del Día D. Los cazabombarderos P-47 de la Novena —que operaban desde bases temporales de este tipo— realizaron miles de salidas de apoyo a las fuerzas terrestres, atacando puentes, líneas férreas y columnas de alemanes en retirada.*

a sustituir al bombardero, C. W. Holland, que estaba muy ocupado manejando las ametralladoras de cola. El *Pickled Dilly*, no obstante, lanzó sus bombas sobre el objetivo con una precisión encomiable.

La mayoría de los Grupos de Cazas de Quesada realizaron varios ataques y algunos, como el 404.º, consiguieron hacer cuatro misiones al completo entre el amanecer y el crepúsculo, totalizando 191 salidas. Mientras los B-26 y A-20 de la Novena lanzaban 419 toneladas de bombas durante la tarde sobre baterías artilleras y puentes estratégicamente ubicados e intersecciones de carreteras, los cazas ametrallaban cualquier cosa que se moviese entre los setos vivos de Normandía. Tan omnipresentes eran los aviones de los aliados que un soldado alemán confesó en una carta que escribió a su casa, «los aviadores norteamericanos nos están cazando como a conejos». Durante las 24 horas de aquel decisivo día, las 8.000 aeronaves norteamericanas y británicas que participaron en la acción hicieron un total de más de 14.600 salidas.

Tan sólo unas horas después de que se asegurasen las cabezas de playa, los ingenieros de la Novena Fuerza Aérea explanaron y compactaron una pista para aterrizajes de emergencia en lo alto de un promontorio de Normandía y a los ocho días del Día D, los P-47 estaban utilizando otro campo de aviación construido apresuradamente cerca de Cardonville como versión de primera mano de la coordinación aérea que el coronel Holt empezó a practicar el Día D. Para finales de julio, 17 Grupos de cazabombarderos se habían establecido en los campos de aviación de vanguardia en Francia, y pronto se unie-

ron a ellos los A-20 y B-26. A medida que los tanques y tropas británicos y norteamericanos irrumpían por el norte de Europa, los zapadores e ingenieros de Brereton hacían prodigios, avanzando sin cesar en pos de los ejércitos que arrollaban cuanto encontraban frente a ellos, y así construyeron 70 campos de aviación temporales en Francia.

Para el 10 de junio, cuatro días después del desembarco, los Grupos avanzados de la Novena estaban muy ocupados con dos misiones: bombardear y ametrallar los puntos de resistencia alemanes a petición de los comandantes de tierra mientras continuaban su vigilante bloqueo de las líneas férreas y los puentes para aislar el frente. Ese día el 404.º Grupo de Cazas envió 48 P-47 contra posiciones artilleras enemigas por la mañana y atacó los puentes a primera hora de la tarde. Luego, al terminar el día, los cansados pilotos dirigieron su atención a la red de ferrocarriles. Una de las escuadrillas del Grupo, la 507.ª, descubriendo dos trenes de suministros que se aproximaban, primero cortaron las vías en dos lugares, por delante y por detrás de los trenes, y luego con sus víctimas paradas una junto a la otra, se lanzaron en picado para destruirlas con bombas y fuego de ametralladora. Para no ser menos, el 508.º atacó el nudo ferroviario cercano a Chartres y destruyó el centro de control de cambio de agujas, una locomotora y 12 vagones. Los P-47 atacaron entonces unos barracones cercanos e incendiaron 15 tanques alemanes con ráfagas de munición perforante incendiaria de calibre 12,7 mm.

Para evitar que los ingenieros alemanes reconstruyesen los puentes vitales sobre el Sena, los bombarderos de la Novena atacaron los puntos de cruce durante todo el mes de junio y julio. Cinco divisiones enemigas se vieron obligadas a cruzar con mucho esfuerzo el Sena en transbordadores primitivos, y varias divisiones de refuerzos traídas apresuradamente de Holanda, Rumania y Rusia tuvieron que desembarcar del tren en el área de París y marchar hasta el frente de batalla. Una división de choque necesitó siete días para cubrir una distancia de 150 millas; viajaban solamente por la noche, ya que los grandes movimientos durante el día atraían inevitablemente multitud de aviones de ataque a baja altura. Las Divisiones Panzer 9.ª y 10.ª se vieron obligadas a desembarcar del tren en Versalles y otros puntos al oeste de París y marchar en la oscuridad a lo largo de carreteras secundarias; necesitaron dos semanas para llegar al frente.

Algunas columnas alemanas nunca llegaron a él. El día 11 de julio, la patrulla indebidamente denominada en clave «Descuidada Azul» del 366.º Grupo de Cazas, tras no haber podido localizar los objetivos de nidos de ametralladoras que le habían sido asignados repentinamente descubrió por debajo de ella 50 o 60 tanques enemigos que, protegidos por una fina lluvia, se dirigían rápidamente hacia las líneas aliadas cerca de St.-Lô. El guía de la Descuidada Azul informó inmediatamente por radio al jefe de la formación, «Rupert», luego hizo una pasada sobre los tanques para indicar su posición.

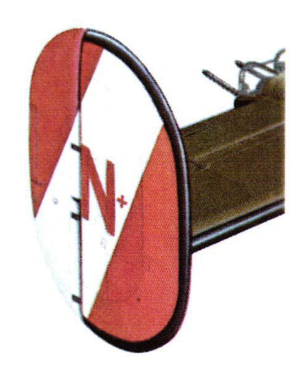
Rupert rápidamente formó sus fuerzas, dando instrucciones a las patrullas «Descuidada Roja» y «Amarilla» de que siguiesen a la patrulla Azul hasta el objetivo y envió otras dos escuadrillas, «Reliquia» y «Caza del zorro» a la línea de ataque. «No os apresuréis —advirtió Rupert—. Haced que todas las bombas y balas den el blanco.»

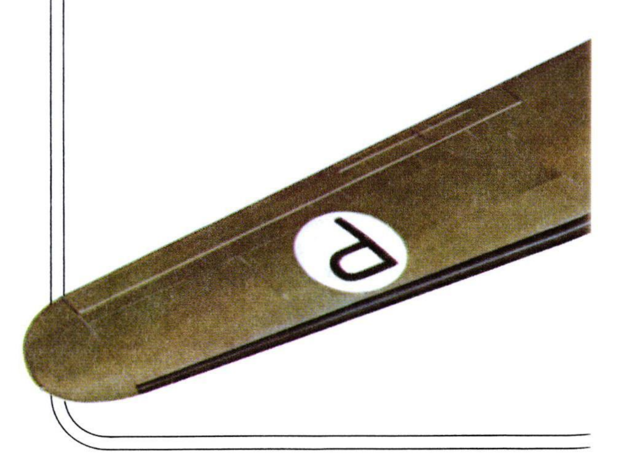
Uno detrás de otro los Thunderbolts lanzaron sus bombas, luego descendieron a 100 pies y a pesar del intenso fuego terrestre, ametrallaron los tanques. Al dispersarse en busca de cobijo, los tanques fueron una presa todavía más fácil: un tercio de la columna quedó destruido en 20 minutos. Los P-47 volvieron entonces a su cercano campo de aviación, se rearmaron y regresaron apresuradamente para atacar de nuevo. En esta ocasión, el 366.º dejó 35 tan-

## Un gran avión de guerra: el Liberator

BOMBARDERO PESADO CONSOLIDATED B-24H LIBERATOR (1943)

*Impulsado por cuatro motores radiales Pratt & Whitney de 1.200 CV, el B-24H tenía 10 ametralladoras defensivas y una velocidad máxima de 290 mph. Éste, bautizado con el nombre de* Also Ran, *voló con el Grupo de Bombarderos 467.º de la Octava Fuerza Aérea con base en* Norfolk, *Inglaterra.*





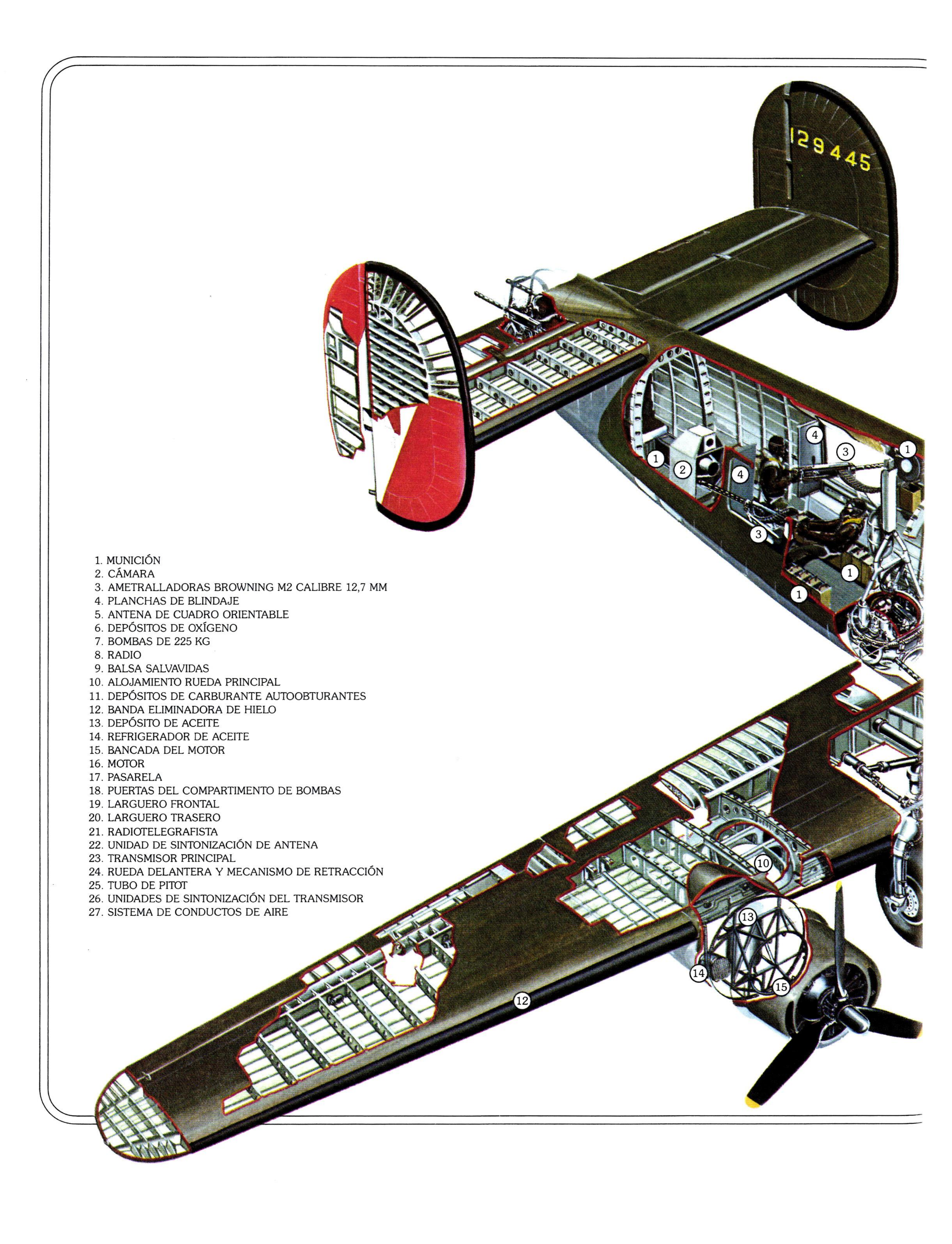
El Consolidated B-24 Liberator se fabricó en mayor número que cualquier otro avión norteamericano de la guerra. Desde 1941 en adelante, salieron de las cadenas de montaje de Estados Unidos 18.188 de estos bombarderos pesados, con más de doce modelos diferentes —el B-24H que se muestra aquí y seccionado en las siguientes páginas apareció en 1943.

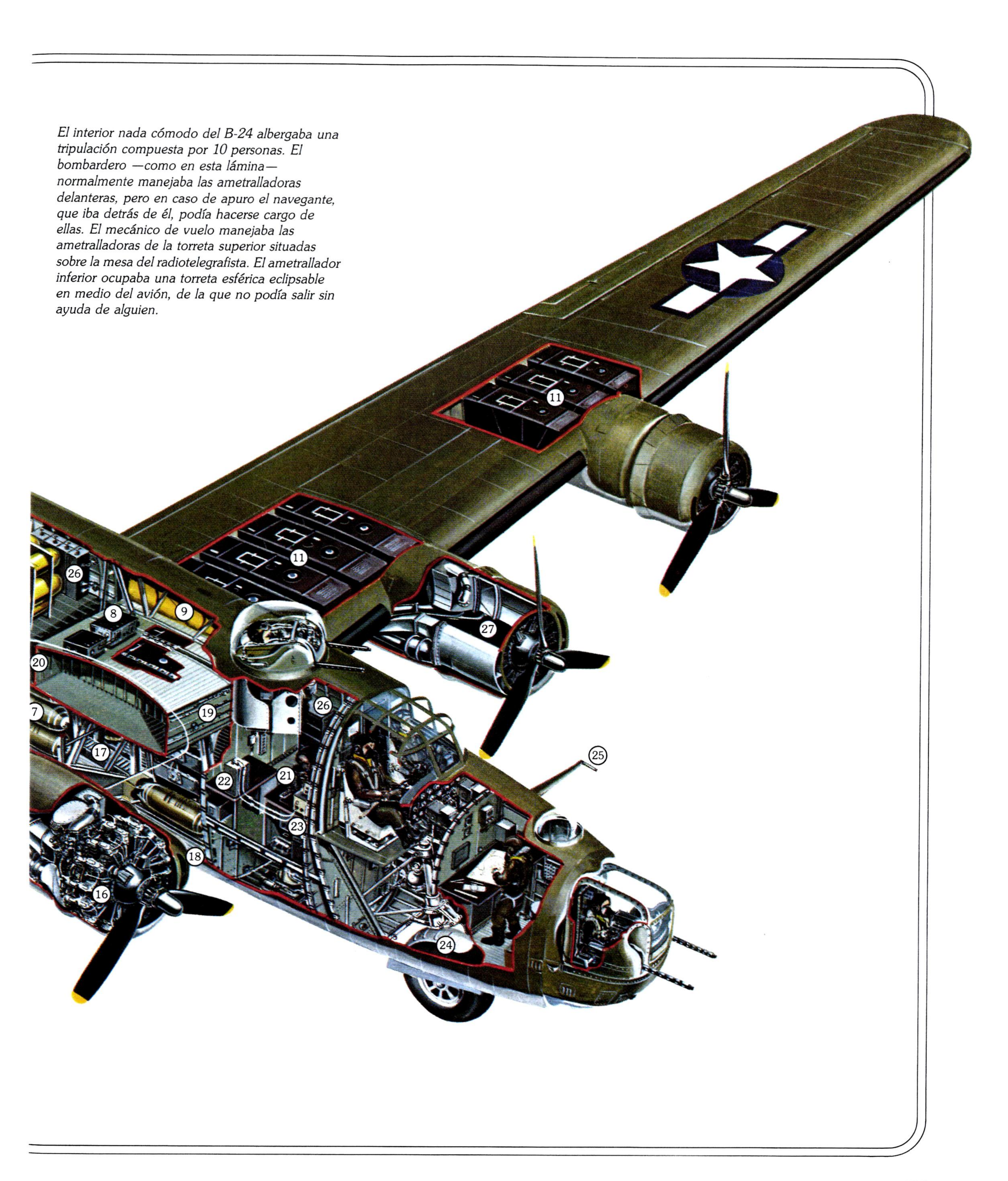
Diseñado en 1939, el B-24 personificaba todos los avances técnicos que se habían producido desde el debut del Boeing B-17 en 1934. Sin embargo, no tenía, en palabras de un piloto, «la estilizada y romántica belleza que tenían algunos de los aviones de su época. Parecía un camión, podía transportar grandes cargas como un camión y volaba como un camión».

Pero con una carga de bombas de casi 4.000 kg y una autonomía de 2.100 millas, el desgarbado B-24 de doble estabilizador vertical era un excelente camión en un momento en el que se necesitaban mucho los camiones. Su rechoncho fuselaje tenía un compartimento para bombas de casi dos metros y medio de alto que podía alojar una docena de bombas de 225 kilos cada una colocadas horizontalmente. Las puertas del compartimento de bombas estaban construidas a los lados del fuselaje y se abrían desde dentro como un buró (escritorio de tapa deslizante). Una pasarela atravesaba el depósito de bombas para que la tripulación pudiera moverse por allí.

La característica más distintiva de los B-24 era su ala engañosamente estilizada de 33,5 metros de largo, que albergaba 18 depósitos con unos 8.950 litros de carburante y el tren de aterrizaje principal que se plegaba entre los motores. Pero sus especiales planos aerodinámicos hipersustentadores perdían su eficacia por encima de los 24.000 pies o cuando el avión tenía que volar a las velocidades reducidas que frecuentemente eran necesarias para mantener la formación. El resultado era un avance inestable y pesado —un aviador lo comparó con una «tía gorda haciendo ballet»— que hacía de B-24 un avión claramente difícil de pilotar. La mayoría de pilotos y tripulaciones de los Liberators aceptaban el reto tranquilamente. Uno de ellos dijo: «Pensábamos que era un logro volar con él.»




129445
1. MUNICIÓN
2. CÁMARA
3. AMETRALLADORAS BROWNING M2 CALIBRE 12,7 MM
4. PLANCHAS DE BLINDAJE
5. ANTENA DE CUADRO ORIENTABLE
6. DEPÓSITOS DE OXÍGENO
7. BOMBAS DE 225 KG
8. RADIO
9. BALSA SALVAVIDAS
10. ALOJAMIENTO RUEDA PRINCIPAL
11. DEPÓSITOS DE CARBURANTE AUTOOBTURANTES
12. BANDA ELIMINADORA DE HIELO
13. DEPÓSITO DE ACEITE
14. REFRIGERADOR DE ACEITE
15. BANCADA DEL MOTOR
16. MOTOR
17. PASARELA
18. PUERTAS DEL COMPARTIMENTO DE BOMBAS
19. LARGUERO FRONTAL
20. LARGUERO TRASERO
21. RADIOTELEGRAFISTA
22. UNIDAD DE SINTONIZACIÓN DE ANTENA
23. TRANSMISOR PRINCIPAL
24. RUEDA DELANTERA Y MECANISMO DE RETRACCIÓN
25. TUBO DE PITOT
26. UNIDADES DE SINTONIZACIÓN DEL TRANSMISOR
27. SISTEMA DE CONDUCTOS DE AIRE




*El interior nada cómodo del B-24 albergaba una tripulación compuesta por 10 personas. El bombardero —como en esta lámina— normalmente manejaba las ametralladoras delanteras, pero en caso de apuro el navegante, que iba detrás de él, podía hacerse cargo de ellas. El mecánico de vuelo manejaba las ametralladoras de la torreta superior situadas sobre la mesa del radiotelegrafista. El ametrallador inferior ocupaba una torreta esférica eclipsable en medio del avión, de la que no podía salir sin ayuda de alguien.*

ques ardiendo a tan sólo unos 180 metros de las líneas aliadas. Por la tarde llovía a mares, pero eso no frenó a los entusiasmados pilotos; realizaron una tercera incursión, localizaron otra columna de tanques y la atacaron con toda la intensidad que pudieron desde una altitud mínima.

A pesar de un bombardeo tan destructivo, el enemigo resistió tenazmente, atrincherándose entre laberínticos setos vivos durante junio y julio, evitando una rotura del frente por el ahora formidable Primer Ejército del teniente general Omar Bradley o por los británicos al noreste, cerca de Caen. Se tomó la decisión de limitarse a bombardear un hueco entre las líneas alemanas cerca de St. Lô y romper el estancamiento.

El objetivo de la Operación *Cobra* fue un área de tan sólo ocho millas de largo por cuatro de ancho, y el plan fue cubrir con bombas grandes rectángulos a través de ella. Los primeros en atacar el 25 de julio fueron ocho grupos de P-38 y P-47 de la Novena Fuerza Aérea que llevaban bombas rompedoras de 225 kg aproximadamente, bombas de fragmentación e incendiarias de unos 118 kg, todas las cuales fueron lanzadas sobre una zona de no más de 6.300 metros de largo por 225 metros de ancho. Justo detrás de ellos irrumpieron 1.507 B-17 y B-24 de la Octava Fuerza Aérea, cargados con 3.300 toneladas de bombas rompedoras, luego siete grupos más de cazabombarderos con bombas de 225 kg, bombas de fragmentación y napalm. A continuación intervinieron 380 bombarderos medios de la Novena cargados con más bombas rompedoras y bombas de fragmentación de 118 kg aproximadamente. Este feroz bombardeo creó una capa de humo que se elevó 600 metros en el aire.

Lamentablemente, por errores de los bombarderos, algunas de las bombas cayeron sobre las líneas norteamericanas y produjeron 102 muertos y 380 heridos. Pero el efecto sobre los alemanes fue devastador. El bombardeo había sido tan furioso y concentrado que cuando la infantería aliada avanzó para limpiar el terreno descubrieron que los soldados alemanes supervivientes no podían combatir. Estaban en un estado de shock producido por el miedo y por las traumáticas conmociones cerebrales de las tremendas explosiones. El comandante de la División Lehr de los Panzer, el general de división Fritz Bayerlein, posteriormente recordó que el 70 por ciento de sus tropas estaban «o muertos, o heridos, o enloquecidos o aturdidos».

Con la línea de St.-Lô rota por fin, el Primer Ejército Norteamericano, con el Tercero del teniente general George Patton no muy lejos, se infiltró por la brecha bajo la cobertura protectora de los cazas. Luego el Primero se dirigió al este y al norte y Patton se dirigió a toda prisa al sur, hacia el Loira, donde se desviaría hacia el este en una de las grandes maniobras envolventes de los anales militares. «Me voy a olvidar por completo de mi flanco —dijo Patton al general de brigada Otto P. Weyland, jefe de la XIX Unidad Táctica Aérea, una rama de la Novena Fuerza Aérea— si me garantiza que me puede proteger desde el aire.»

Weyland y sus nueve Grupos de cazabombarderos podían hacerlo y lo hicieron en uno de los más extraordinarios ejercicios logísticos de la guerra. Sin dejar de bombardear tres puertos alemanes que resistían en Bretaña, al oeste, y de volar puentes sobre el río Loira al sur, la XIX Unidad Táctica seguía los pasos de Patton. Haciendo que los aviones y los campos de aviación avanzaran al unísono con las fuerzas terrestres, Weyland cubrió a las columnas de Patton primero en su avance hacia París y luego en su ataque hacia la frontera alemana.

La cobertura a columnas de blindados (CCB), la singular forma de coordinación aire-tierra que emplearon Weyland y Patton, fue obra del ingenio del jefe de la IX Unidad de Cazas, Quesada. Personal de la fuerza aérea, a menudo pilotos y con frecuencia a bordo del tanque de cabeza, fue asignado

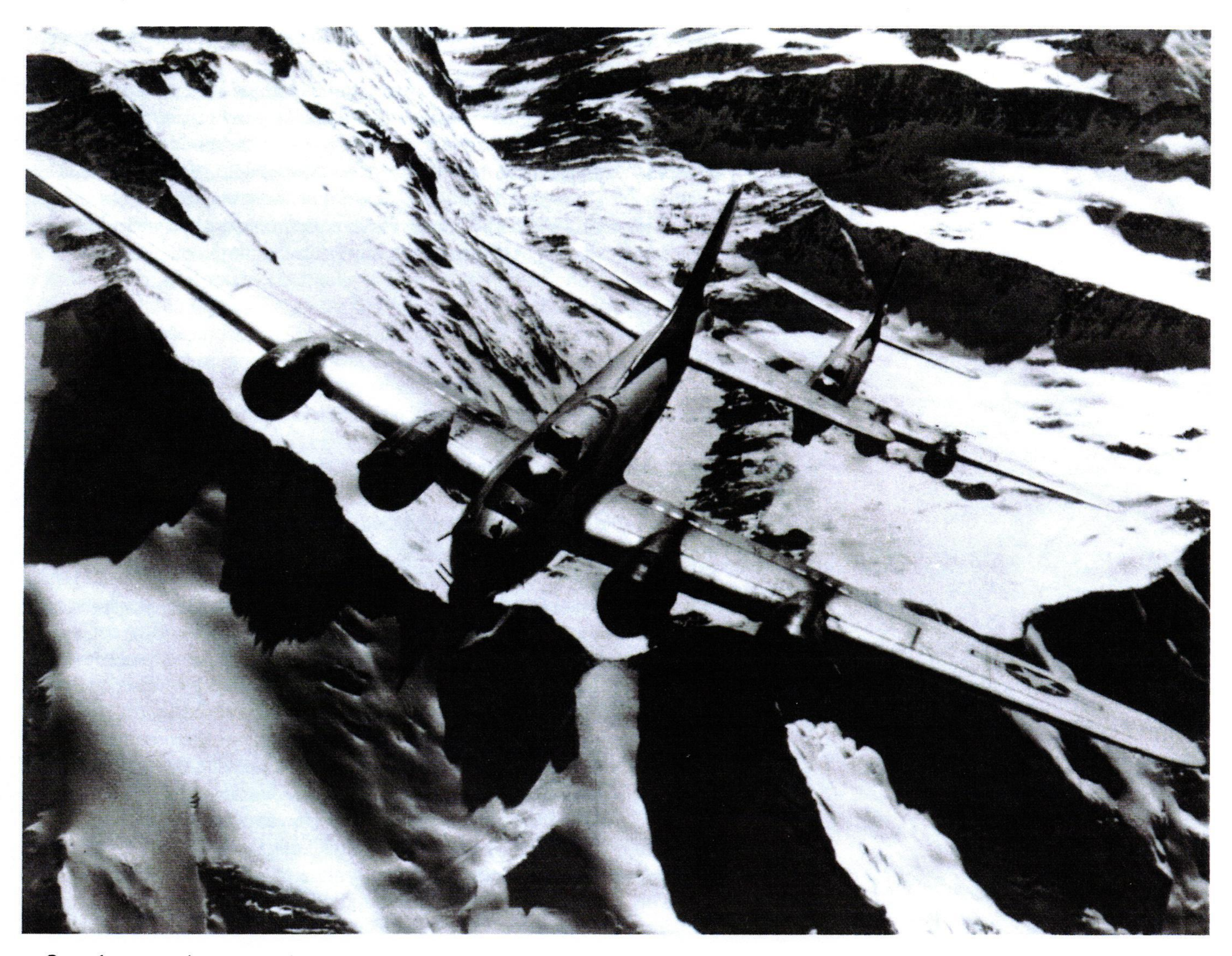
a misiones con las columnas blindadas. En estas misiones llevaban consigo la radio de muy alta frecuencia que usaban las Fuerzas Aéreas, para posibilitar la comunicación en los dos sentidos entre los tanques y los aviones. «Cada una de las columnas que avanzaban rápidamente estará cubierta en todo momento por una patrulla de cuatro aparatos», decía la orden inicial. Las aeronaves iban a realizar constantemente un reconocimiento por delante de la columna e iban a atacar cualquier objetivo que divisasen. En cuanto que un comandante de tanques advirtiese resistencia al frente, el hombre de enlace de la fuerza aérea avisaría por radio al jefe de la patrulla para que ayudase. Los cuatro cazabombarderos se adelantarían y se encargarían de eliminar el obstáculo.

El teniente Philip C. Mitchell recordaba una peligrosa misión de CCB en la que su patrulla de cuatro Thunderbolts recibió una angustiosa llamada del vehículo de cabeza de una de las columnas blindadas de Patton. «Nos ha inmovilizado la artillería —indicó el oficial que informaba por radio—, y los alemanes tienen un observador en el campanario de esa iglesia.» Yo volaba en cuarta posición ese día, y vi al jefe de nuestra patrulla girar e ir directamente hacia la iglesia. Sus bombas impactaron a unos 150 metros, demasiado lejos. El siguiente piloto volvió a fallar y el tercero se retiró con las bombas sin lanzar, no le funcionó el mecanismo lanzabombas. Bien, entonces me llegó el turno a mí; piqué, enfilé directamente hacia la torre del campanario y vi que mis dos bombas caían directamente en la puerta principal. Mientras me elevaba sobre la iglesia, todo el campanario explotó y sus fragmentos subieron hacia mí como un cohete. No sé cómo pude librarme de toda aquella mampostería volante, pero de una u otra manera la mayoría de los cascotes no me acertaron, y no creo que aquel observador de artillería seguiría informando cuando me fui.

El mal tiempo podía restringir este tipo de operaciones, pero en cuanto aclaraba los cazabombarderos enseguida volvían al tajo. Tres días después de la Operación *Cobra*, mientras el Primer Ejército estaba todavía intentando la penetración en St.-Lô, todos los intentos de cooperación aire-tierra se veían frustrados por la niebla y la lluvia. No obstante, a media tarde, las patrullas del 405.º Grupo de Cazas se las arregló para despegar y una patrulla de cuatro aviones descubrió un objetivo apetitoso, una columna de cañones, tanques y otros vehículos alemanes prácticamente pegados los unos a los otros que, huyendo del avance de los aliados, se encontraba atrapada entre dos divisiones blindadas norteamericanas. Los alemanes eran un blanco fácil y los pilotos lo sabían.

El jefe de la patrulla de cuatro aviones informó por radio de su descubrimiento a la base del 405.º. Las escuadrillas del Grupo se alternaron en los ataques a los alemanes. Mientras una escuadrilla bombardeaba y ametrallaba, otra regresaba a la base francesa del Grupo en Picauville a fin de repostar carburante y rearmarse. Esto continuó durante algo más de seis horas a lo largo de un tramo de carretera de tan sólo cinco kilómetros. Dos días después, cuando las columnas norteamericanas llegaron a la zona de este combate, encontraron en la carretera 66 tanques inmovilizados, 204 camiones destrozados y 11 cañones inutilizados. Fue necesario despejar la carretera antes de que la columna de los aliados pudiera continuar adelante.

Cuando el general Eisenhower se encontró con una escena similar poco después de que los cazabombarderos hubiesen atacado una concentración de tanques y tropas enemigas, comentó que una carnicería y una destrucción así, «sólo las podría describir Dante. Los caminos, las carreteras y los campos estaban tan saturados de equipos destrozados y de hombres y animales muertos que resultaba extremadamente difícil atravesar la zona».



Cuando no estaban ocupados en misiones tácticas vinculadas con el Día D o la Operación *Cobra*, los grandes bombarderos de la Octava de Doolittle, ayudaban a la 15.ª que operaba desde el sur de Italia, centrándose en los que resultaron ser los objetivos industriales alemanes más vulnerables: las refinerías de petróleo. Desde sus campos de aviación en torno a Foggia los bombarderos de la 15.ª, escoltados por cazas con depósitos desechables, podían atacar centros de producción petrolífera tan importantes como Viena, en Austria y Ploesti en Rumania. La Octava envió grandes misiones de 1.100 y más bombarderos y casi igual número de cazas a la zona central y oriental de Alemania —a Merseberg-Leuna, Magdeburgo, Hamburgo y otras ciudades— donde en los grandes complejos petroquímicos se obtenía petróleo sintético del carbón. Los planificadores estratégicos de las FAE habían llegado a la conclusión de que la destrucción de la industria petroquímica del Eje sería la clave de la derrota de la Luftwaffe y, también, de toda Alemania.

La campaña de la Octava contra las instalaciones petroquímicas comenzó antes del Día D, el 12 de mayo, cuando Doolittle, interrumpiendo unas incursiones tácticas planificadas sobre instalaciones ferroviarias, envió 935 bombar-

*Bombarderos B-17 de la 15.ª Fuerza Aérea cruzan los Alpes italianos en su camino hacia Linz, en Austria, el 25 de febrero de 1945. Su misión era destruir una fábrica de benzol, uno de los últimos objetivos importantes de la gran campaña estratégica de la fuerza aérea contra la industria petroquímica, vital para los alemanes.*

deros pesados a Alemania para atacar las refinerías de petróleo sintético en las proximidades de Leipzig. Cinco instalaciones recibieron un castigo demoledor. Luego, el 28 de mayo, a pesar de que los jefes de las operaciones terrestres querían que los bombarderos pesados se centrasen en los objetivos del Día D, el agresivo Doolittle envió la cifra récord de 1.282 B-17 y B-24 a atacar más refinerías.

Resultó que Doolittle y los analistas económicos de la fuerza aérea estaban muy cerca de la verdad. Las incursiones del mes de mayo, aunque solamente eran un preludio de la ofensiva principal, fueron un hecho de armas que hizo historia y un portento. Albert Speer, el jefe de producción de armamento de Hitler, escribió después de la guerra que el 12 de mayo fue «el día en que se decidió la guerra tecnológica». La carencia de combustibles, previó Speer, «significó el fin de la producción alemana de armamento». Cuando Doolittle reanudó la campaña contra el petróleo el 18 de junio, sus bombarderos incapacitaron rápidamente la industria del combustible sintético. Speer recordaba que, en el mes de julio de 1944, «considerábamos un auténtico triunfo alcanzar por lo menos una décima parte de nuestra producción anterior».

El principal objetivo de la industria petroquímica enemiga asignado a la 15.ª del general de división Nathan Twining fue las refinerías de Ploesti, que habían recuperado rápidamente la plena producción después de la incursión del 1 de agosto de 1943. Ploesti estaba dentro del radio de acción de los aviones de Twining con base en los campos de aviación en torno a Foggia, pero quedaba fuera del alcance de los bombarderos pesados de Doolittle. Entre abril y agosto de 1944, los grupos de bombarderos de Twining, que contaban con unas pocas Fortalezas pero que estaban equipados básicamente con B-24, visitaron un centro petroquímico rumano 19 veces. Para las tripulaciones de los bombarderos, Ploesti se convirtió en un objetivo temible, St.-Nazaire, Schweinfurt y Big B condensado todo en uno. Las escoltas de cazas frecuentemente podían repeler a los cazas enemigos que despegaban para interceptarlos sobre los Balcanes, pero los Pequeños Amigos no servían de ayuda ante la mortífera concentración de baterías antiaéreas que protegían a las refinerías.

En la primera gran incursión de la campaña contra la industria petroquímica, el 5 de mayo, la principal fuerza de Twining compuesta por 485 bombarderos pesados provocaron grandes incendios en las instalaciones petroquímicas y dejaron detrás 19 bombarderos. El 18 de mayo, cuando se hizo regresar a la mayoría de los bombarderos debido a las densas nubes que se elevaban hasta los 30.000 pies, un grupo de 35 aviones B-17 consiguió pasar. El grupo no solamente tropezó con un intenso fuego antiaéreo sino también con el feroz ataque de unos 100 cazas; los norteamericanos perdieron siete aviones, es decir, el 20 por ciento de las Fortalezas atacantes.

Después de desviarse para bombardear refinerías y otros objetivos en Austria, Hungría y Yugoslavia, la 15.º atacó de nuevo Ploesti en julio. El 9 de julio, cuando 222 bombarderos pesados consiguieron descargar sus bombas sobre Ploesti, los escoltas P-51 trabaron batalla con 50 Me 109 justo sobre las refinerías. El capitán James Varnell, que llegó a ser uno de los ases de la aviación militar y ocupó el tercer puesto de la clasificación de la 15.ª Fuerza Aérea con 17 victorias, persiguió a un caza enemigo entre las formaciones de bombarderos. Mientras las bombas de los Liberators y las Fortalezas caían en torno a él y las explosiones de las granadas antiaéreas sacudían su avión de un lado para otro, Varnell derribó al Messerschmitt que fue su segundo derribo del día, y pronto añadió un tercero. En la misma acción, el comandante Herschel Green —el as que ocupaba la segunda posición en la 15.ª, detrás del capitán John Voll (21 victorias)— también se lanzó al centro del arremolinado combate y derribó un avión enemigo.

## Los Ángeles Colirrojos de la Decimoquinta

*Después de una misión de escolta a finales de la guerra, el capitán Armour G. McDaniels de la 301.ª Escuadrilla muestra al personal de tierra un agujero producido por metralla de cañón en su P-51. Derribado sobre Berlín en 1945, le hicieron prisionero y finalmente lo liberaron las tropas aliadas que avanzaban.*

Estas acciones heroicas limitaron a sólo seis las pérdidas de bombarderos el 9 de julio, pero a lo largo de todo el mes, durante el que los bombarderos pesados de Twining volaron sobre Ploesti cinco veces, los bombarderos perdidos fueron 72. Twining llegó incluso a ordenar una incursión sobre Ploesti utilizando solamente cazas que llevaban bombas, para dejar reposar a las tripulaciones de los bombarderos y para sorprender al enemigo, pero las refinerías seguían siendo un objetivo difícil. Hasta su último ataque a Rumania, el 19 de agosto, el 15.º no salió inmune, sin ninguna pérdida. Pero para entonces la campaña ya había costado 223 aviones. No obstante, las refinerías de Rumania eran ahora poco más que una colección de depósitos de almacenaje requemados y tuberías torcidas.

La campaña contra la industria petroquímica tuvo un rápido y devastador efecto en la Luftwaffe. Debido a la carencia de carburante, la formación de los nuevos pilotos de la Luftwaffe se redujo radicalmente y entraban en combate con tan solo 30 horas de vuelo de prácticas. Unos pilotos tan «verdes» no eran enemigo para los curtidos pilotos de los Mustangs, Lightnings y Thunderbolts que tenían que hacer más de 300 horas de vuelo antes de que los asignasen a unidades operativas. Las interceptaciones por la Luftwaffe de las oleadas de bombarderos que procedían de Inglaterra e Italia empezaron a ser intermitentes, ya que había que acumular carburante para poder suministrarlo a una formación de cazas suficientemente grande para acometer de forma eficaz a los bombarderos. Las Fortalezas y los Liberators volaban sobre los cielos de Alemania con mayor tranquilidad cada vez, y la mayoría de las pérdidas no se debieron a los cazas sino al fuego de la artillería antiaérea. Las escoltas numerosas cada vez eran menos necesarias, con lo que quedaban libres más cazas para atacar los campos de aviación enemigos. Galland, jefe de cazas de la Luftwaffe escribió: «Estamos prácticamente condenados a la inmovilidad, por las continuas incursiones contra nuestros campos de aviación.»

Los aviones de la Novena, continuando con sus misiones de apoyo a las fuerzas terrestres a medida que los ejércitos de Estados Unidos avanzaban rápidamente por el norte de Francia y los Países Bajos, eran tan temidos que hubo ocasiones en que las tropas alemanas se rindieron para no sufrir más ataques de los omnipresentes P-47. Varios cientos de soldados alemanes se entregaron a una escuadrilla del 405.º Grupo de Cazas mientras sus Thunderbolts estaban ametrallando camiones al nordeste de Le Mans a mediados de agosto. Cuando los pilotos se preparaban para lanzar otro ataque, vieron que los soldados alemanes agitaban banderas blancas. Entonces, mientras los pilotos acosaban a las tropas pero sin disparar, los alemanes que estaban debajo —sin dejar de agitar sus banderas blancas— formaron una columna y empezaron a marchar hacia las líneas norteamericanas más cercanas. La infantería norteamericana avisada por radio de lo que estaba ocurriendo, recibió con júbilo a la fuerza que se rendía.

Un Cuerpo mucho mayor se rindió después de verse acosado incesantemente por la XIX Unidad Táctica del general Weyland. Era una fuerza compuesta por 20.000 hombres que se vio atrapada al sur del río Loira cuando el Tercer Ejército de Patton comenzó su marcha hacia París. El comandante en jefe alemán, general de división Eric Elster, estaba a punto de cruzar el Loira y atacar el indefenso flanco derecho de Patton, pero descubrió que los cazabombarderos de Weyland atacaban súbitamente cada vez que comenzaba a situar tropas o vehículos en posición de ataque. Como sus pérdidas iban en aumento, al tiempo que su frustración, Elster se rindió el 16 de septiembre. Weyland vivió la curiosa experiencia, para un comandante aéreo, de estar presente en la ceremonia de rendición durante la cual todo un ejército de tierra rindió sus armas.



Para las tripulaciones de la 15.ª Fuerza Aérea —que tenían contraída con ellos una deuda muy particular— los hombres de las cuatro escuadrillas de los Grupos de Caza 332.º, 99.º, 100.º, 301.º y 302.º eran los Ángeles Colirrojos. Volando con Mustangs P-51 con las colas pintadas de rojo bermellón, para finales de la guerra se habían ganado la distinción no solamente por haber destruido unos 400 aviones enemigos, sino también por no haber perdido ni uno de los bombarderos que escoltaron en las misiones sobre Europa, un logro excepcional.

El reconocimiento de sus aptitudes se había producido lentamente. Los pilotos eran todos de color, formados en el Programa de Instrucción de Vuelo de las Fuerza Aéreas del Ejército, que se impartía en Tuskegee, Alabama. Las Fuerzas Aéreas admitieron a duras penas a los primeros cadetes de aviación de color en 1941 y —al igual que otros militares— estuvieron segregados durante toda la guerra.

La primera unidad totalmente integrada por hombres de color fue la Escuadrilla 99.ª, que llegó a Fordjouna, África del Norte, en mayo de 1943. Estaba dirigida por un graduado en West Point con voluntad de hierro, el teniente coronel Benjamin O. Davis Jr., que había sido el primer oficial de color en conseguir las alas de piloto. Posteriormente escribiría: «Constantemente nos enfrentábamos al reto de refutar la creencia generalizada de que los negros no podíamos aprender a pilotar aviones o participar con éxito en las operaciones de combate.»

David dirigió a sus hombres con mano de hierro y el resultado llegó el 2 de julio, cuando el teniente Charles Hall, en uno de los Warhawk P-40 con los que volaba entonces la escuadrilla, se anotó el primer derribo para la unidad al abatir a un FW 190 alemán sobre Sicilia durante una misión de escolta de bombarderos. Al mes siguiente, se ordenó a Davis que regresase a Estados Unidos para hacerse cargo de otras tres escuadrillas más compuestas totalmente por hombres de color —que estaban terminando la instrucción en Selfridge Field, estado de Michigan— y para llevarlas al Mediterráneo, donde formaría el Grupo 332.º que incluiría su antigua unidad, la Escuadrilla 99.ª.

En los meses finales de la guerra, el 332.º tenía su base en Ramitelli, Italia. El 24 de marzo de 1945, Davis, con 72 de sus aviones, escoltaron una formación de bombarderos de la 15.ª Fuerza Aérea en un viaje de ida y vuelta de 1.600 millas para atacar Berlín. Se suponía que el 332.º tenía que regresar poco antes del objetivo después de ser relevado por otro Grupo de cazas. Pero cuando llegaron a las afueras de la ciudad, no apareció ningún otro Grupo de cazas. Davis ordenó a sus hombres que siguieran adelante.

Minutos después, la formación fue atacada por cazas Messerschmitt 262 de propulsión a chorro y se entabló un combate aéreo muy reñido: el 332.º, con sus Mustangs peligrosamente escasos de combustible, repelieron a los atacantes derribando tres de los reactores alemanes y perdiendo dos de sus propios aviones, incluyendo el del comandante de la Escuadrilla 301.ª, capitán Armour G. McDaniels (*arriba*). Por su valiente acción de ese día se concedió al Grupo una Citación de Unidad Distinguida.

Precisamente en el momento que el general Elster se estaba rindiendo, la vanguardia de Patton se veía obligada a detenerse, sus tanques sin combustible y las tropas carentes de municiones y alimentos. Cuando llegaron los meses de noviembre y diciembre, uno de los inviernos más fríos y tormentos que se recuerdan, dejó en tierra durante más de la mitad del tiempo a los A-20, B-26 y P-47 de la Novena Fuerza Aérea.

Al ver a las fuerzas terrestres aliadas estancadas y a la fuerza aérea inmovilizada, Hitler tramó un contraataque como último cartucho a través de las Ardenas, una zona poco protegida del frente del Primer Ejército, en un punto donde se unen las fronteras de Bélgica y Luxemburgo. Bajo la cobertura del mal tiempo, el mariscal de campo Gerd von Rundstedt reunió unas 8 divisiones Panzer y 10 de infantería. Lamentablemente para las tropas terrestres de Estados Unidos, las fotografías aéreas tomadas por algunos aviones de reconocimiento que desafiaron al mal tiempo no fueron correctamente interpretadas por los expertos del servicio de información militar, que no detectaron la concentración de enemigos en los bosques cubiertos por la nieve. Las divisiones Panzer iniciaron su avance el 16 de diciembre y rompieron las defensas del Primer Ejército en un gran saliente de la línea del frente. Había comenzado la que se denominaría Batalla del Bulge.

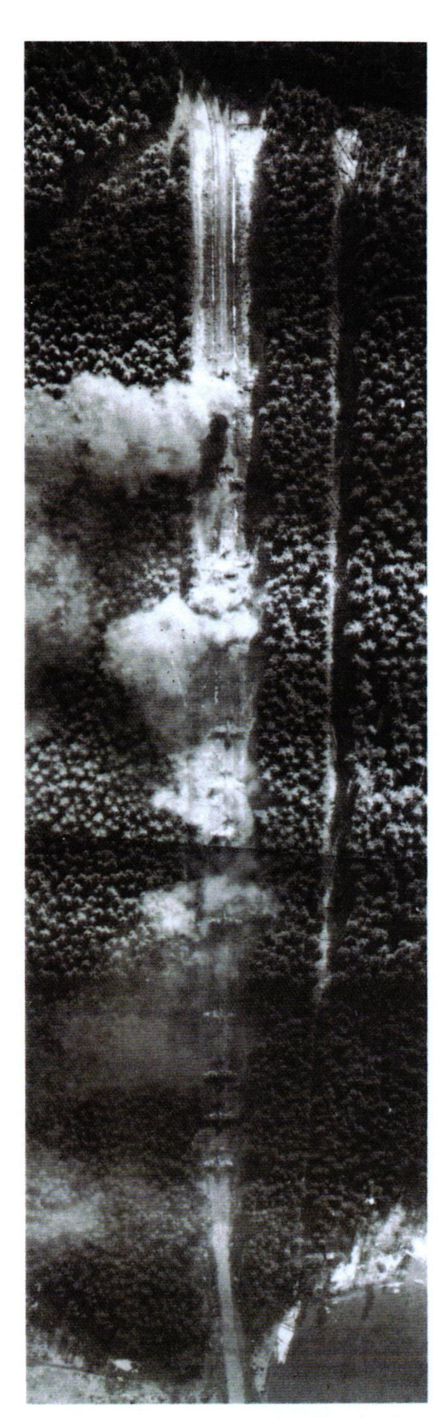
Durante una semana el mal tiempo siguió impidiendo los intentos de despegue de las fuerzas aéreas de los aliados. Pero por fin, el 23 de diciembre, un frente frío que se extendía por el norte de Europa trajo consigo cielos claros. Los cazabombarderos de la Novena atacaron con furia a los tanques y la infantería enemiga, mientras sus C-47 comenzaban a llevar suministros para las unidades que luchaban en vanguardia, incluida la 101.ª aerotransportada, que estaba atrapada en Bastogne.

El estrecho apoyo que recibió de los P-47 de la Novena la asediada 101.ª probablemente fue mejor recibido que los suministros de boca. Durante cinco días, desde el amanecer del 23 de diciembre al anochecer del 27, los Thunderbolts del 406.º Grupo ametrallaron y bombardearon toda posición artillera, vehículo, tanque y edificio ocupado por el enemigo a 16 kilómetros a la redonda de Bastogne. Al mismo tiempo, los bombarderos medios de la Novena atacaron los centros de formación y clasificación de trenes de Coblenza y otros centros de comunicaciones detrás de las líneas alemanas, a fin de cortar la entrega de suministros a los Panzer de Von Rundstedt.

Los Marauders y los Havocs pagaron un precio tan elevado como inesperado por estas incursiones. La Luftwaffe había estado acumulando aviones y carburante y repentinamente hizo 800 salidas de cazas, que provocaron las mayores pérdidas que jamás habían sufrido los bombarderos de la Novena en un solo día. De los 624 bombarderos medios enviados a atacar los principales centros de formación de trenes y los puentes cercanos al frente, fueron derribados 40, dos aterrizaron accidentadamente y 182 quedaron inutilizados, algunos tan gravemente que no pudieron volver a volar.

El triunfo de la Luftwaffe duró muy poco. Al día siguiente, la Octava Fuerza Aérea y la RAF, combinando sus fuerzas, enviaron 2.834 bombarderos pesados para atacar todos los campos de aviación y centros de comunicaciones de la región, y el día de Navidad 422 bombarderos pesados y 629 bombarderos medios continuaron el ataque. Al quedar eliminado todo el apoyo que la Luftwaffe tenía disponible, las columnas de Rundstedt no tenían cobertura alguna y comenzaron a dispersarse bajo el ataque aéreo y terrestre de los aliados. El contraataque de Hitler, que podía haber cambiado la suerte de la guerra, se desvaneció con tanta rapidez como se gestó.

Sin escarmentar a pesar de lo costosa que le había salido esta medida desesperada, Hitler ordenó al mariscal del Reich Göring que lanzase su propia



*Nubes de humo provenientes de 13 bombarderos en picado Stuka alcanzados en tierra por Thunderbolts de la Novena Fuerza Aérea se levantan sobre la pista. Bombardeando y ametrallando durante 40 minutos, los P-47 destruyeron 24 aviones y dañaron otros 20. Los aparatos de la Luftwaffe se habían estado preparando para atacar el puente sobre el río Rin que ocupaban los norteamericanos en Remagen.*

ofensiva para el día de Año Nuevo. Tras reunir a duras penas 700 aviones en Alemania occidental, la mayoría pilotados por aviadores novatos, Göring ordenó que saliesen en masa para ametrallar y bombardear los campos de aviación situados en la vanguardia de los aliados en Bélgica y los Países Bajos. El repentino contraataque sorprendió a los pilotos británicos y norteamericanos, pero reaccionaron con una velocidad asesina. «Atacamos inmediatamente al enemigo con un grupo de ocho de nuestros T-bolts que acababan de despegar y situarse en formación —recordaba el coronel Holt—. Atacamos a los aviones enemigos y evitamos que alcanzaran a nuestros desprotegidos aviones aparcados en tierra. Todo el combate aéreo tuvo lugar a nivel de las copas de los árboles, directamente sobre la pista.»

Holt recordaba que un comandante de escuadrilla saltó de su saco de dormir «para participar en el derribo de enemigos» y, sin quitarse el pijama, despegó con su avión. «Los Me 109 y los FW 190 caían a tierra ardiendo» dentro de lo que alcanzaba la vista desde el campo de aviación. Al final, el Grupo de P-47 de Holt, el 366.º, derribó 12 aviones alemanes y el 352.º compuesto por Mustangs, con base en el mismo campo de Bélgica, derribó 23. Las defensas antiaéreas de tierra destruyeron siete más con lo que el total de aviones destruidos ascendió a 42 de los 50 que habían atacado. El 366.º perdió un solo avión, pero el piloto salvó la vida y, tras conseguir una bicicleta allí donde cayó en paracaídas, volvió a toda prisa a su base gritando: «¡Me dieron, pero yo di primero a dos!»

No todos los campos de aviación de los aliados tuvieron la misma suerte que el de Holt; 156 aviones norteamericanos y de la RAF quedaron destruidos, la mayor parte aparcados en tierra. Pero la Luftwaffe sacrificó por lo menos 200 aparatos en el ataque temerario de Hitler. «El enemigo había salido de su rincón dispuesto a un ataque decisivo —dijo Holt— pero encajó una contra demoledora que lo dejó de rodillas.» Después de tales pérdidas de aviones y pilotos, la fuerza aérea alemana dejó de ser una fuerza efectiva; prácticamente el único sonido que se escuchaba desde entonces en los cielos de Europa era el estruendo de los bombarderos pesados de la Octava y la Decimoquinta mientras continuaban con sus operaciones estratégicas, y el rugido de los bombarderos y ametralladores de la Novena que volaban bajo preparando el camino para el asalto final de las fuerzas terrestres contra Alemania.

El 20 de marzo de 1945, los ejércitos aliados se estaban reuniendo en el Rin, y sus fuerzas avanzadas de choque se dirigieron a una posición que se encontraba frente a la ciudad de Wesel. Para asegurarse de que los restos de la Luftwaffe no interferirían mientras se cruzaba el río, la Octava envió 1.254 bombarderos el 21 de marzo para atacar 10 campos de aviación al noroeste de Alemania y atacó 5 más al día siguiente. El día 23 los B-17 y B-24 volvieron a bombardear las instalaciones de formación y clasificación de trenes en el Ruhr y cortaron el tráfico ferroviario en torno a Wesel. Pero el bombardeo más intensivo se reservó para la propia ciudad de Wesel. En una especie de copia del bombardeo con rosarios de bombas como el de St.-Lô, la ciudad fue convertida en un paisaje lunar; no quedó casi nada en pie.

El avance de los ejércitos de tierra el 24 de marzo recibió la ayuda del mayor asalto aerotransportado de la contienda, en el que se lanzaron sobre el Rin 14.365 paracaidistas y tropas transportadas en planeadores y eran tantos los transportes que la hilera de aviones según se aproximaba a la frontera alemana tenía 420 millas de largo. La infantería aerotransportada, respaldada por los cazas y bombarderos aliados que realizaron 7.000 salidas, enseguida se dispersó para tomar Wesel y los alrededores, mientras que los ejércitos terrestres construían puentes provisionales sobre el Rin y comenzaban a pasar equipo a través de ellos.

Al día siguiente, los pilotos de los cazabombarderos alcanzaron un número asombroso de objetivos en una serie de ataques de interceptación que impidie-

ron la llegada al campo de batalla de refuerzos y suministros enemigos. Los P-47 y 51 destruyeron 76 locomotoras, 856 vagones de ferrocarril, 742 vehículos motorizados y 76 tirados por caballos, 69 tanques y otros 49 vehículos blindados. Cortaron las líneas de ferrocarril en 47 puntos, volaron 25 carreteras, destruyeron 27 posiciones artilleras y demolieron 133 edificios, siete fábricas, cuatro almacenes, cuatro hangares, dos rotondas para locomotoras y, por lo menos, una barcaza, un puente, un depósito provisional de suministros, una emisora de radio, un polvorín y un centro de control de tráfico ferroviario. La Luftwaffe no podía responder a este ataque despiadado. Un chascarrillo bastante pesimista que circulaba entre algunos artilleros antiaéreos alemanes tal vez describa mejor la situación: «Si un avión tiene un aspecto plateado es norteamericano; si es de color oscuro es británico; si no se le puede ver de ninguna de las maneras, es alemán.»

El 16 de abril la larga guerra aérea estratégica llegó oficialmente a su fin; no había más objetivos. Para entonces los grandes bombarderos de la Octava, la Decimoquinta y la RAF habían destruido el 100 por cien de las industrias de coque y ferroaleaciones de Alemania; el 95 por ciento de su capacidad de producción de carburantes, carbón antracitoso y caucho sintético; el 90 por ciento de su capacidad de producción de acero; el 75 por ciento de su fabricación de camiones; el 70 por ciento de su producción de neumáticos y el 55 por ciento de su fabricación de tanques. En el curso de la guerra aérea, sólo los cazas de la Octava habían reducido a chatarra 4.250 aviones de la Luftwaffe, que hay que añadir a su marca total de unos 5.222 derribados en el aire. Dos Grupos veteranos de cazas, el 4.º y 56.º, situaron sus marcas por encima de los 1.000 aparatos enemigos destruidos.

Todo lo que la victoria tuvo de aplastante, lo tuvo también de costosa. En tres años, las Fuerzas Aéreas Octava y Novena perdieron 48.847 tripulantes de aviones muertos o desaparecidos en combate y presumiblemente muertos, y sólo la Octava había perdido 3.908 aviones destruidos. «Excepto la infantería, que siempre es la más castigada —escribió el general Arnold—, ningún grupo del Ejército, de aire o de tierra, incluyendo a los paracaidistas y divisiones blindadas, sufrió una tasa de bajas tan elevada como las tripulaciones de nuestros bombarderos pesados sobre Alemania.»

Los ejércitos de tierra conquistaron rápidamente el resto del Reich mientras las fuerzas aéreas tácticas continuaban su campaña de destrucción. Un oficial del Tercer Ejército describió una carretera al suroeste de Alemania donde el equipo pesado de lo que parecía ser una división había sido «atrapado en un desfiladero y masacrado» por cazabombarderos. «Al avanzar por la sinuosa carretera, lo primero que se veía eran unos pocos caballos muertos y unos cuantos vehículos inutilizados desparramados por allí —informó el oficial—, pero luego todo iba aumentando progresivamente hasta que uno se encontraba en medio de un amasijo tal de muerte y destrucción que no había manera de distinguir un objeto de otro. La única impresión que se podía sacar era que aquello constituía el colmo de la muerte, la destrucción y el caos.»

Aunque no se aventurara a desplazarse desde su refugio en Austria para ver por sí mismo esta horrible realidad, el mariscal del Reich Hermann Göring, el hombre que había estado al mando de la que fuera orgullosa Luftwaffe, conocía muy bien la razón principal de la aplastante derrota de Alemania. «Los aliados deben el éxito de la invasión a las fuerzas aéreas —confesó Göring—. Prepararon la invasión; la hicieron posible; la llevaron a cabo. Sin la fuerza aérea estadounidense, la guerra todavía se estaría librando en algún lugar, pero ciertamente no en suelo alemán.»



*Cráteres y edificios consumidos por el fuego son todo lo que*



*queda de Wesel, Alemania, después de que los bombarderos norteamericanos pulverizasen la ciudad junto al río Rin a fin de abrir camino para el lanzamiento de 14.365 soldados de las tropas aerotransportadas el 24 de marzo de 1945.*

# El rey del aire de Norteamérica

Aunque el general George Kenney había reprendido en tiempos a «ese chico travieso que hace vuelos acrobáticos» por pasar en vuelo rasante sobre la casa de un amigo en California, hizo de Richard Ira Bong su primer piloto al formar una nueva escuadrilla de cazas P-38 al suroeste del Pacífico en el otoño de 1942. Bong no le defraudó: en 146 misiones entre septiembre de 1942 y diciembre de 1944, el joven agricultor que procedía de Poplar, estado de Wisconsin, acumuló 40 derribos y pasó a ser el as norteamericano con más alta cifra de victorias.

Bong nunca fue un tirador de puntería excepcional, pero había desarrollado su propia técnica para atacar y derribar a los aparatos enemigos. Se lanzaba en picado sobre sus objetivos y los ametrallaba desde una distancia peligrosamente corta, para emprender seguidamente un ascenso vertiginoso.

Después de su derribo número 40, Kenney lo envió a casa. Ya en Estados Unidos comenzó a probar reactores P-80 para las Fuerzas Aéreas. Un accidente, cuando tan sólo llevaba cuatro horas de vuelo en la nueva aeronave le costó la vida. Murió el día que la bomba atómica cayó sobre Hiroshima.



*El cadete Bong durante su instrucción en California en mayo de 1941.*



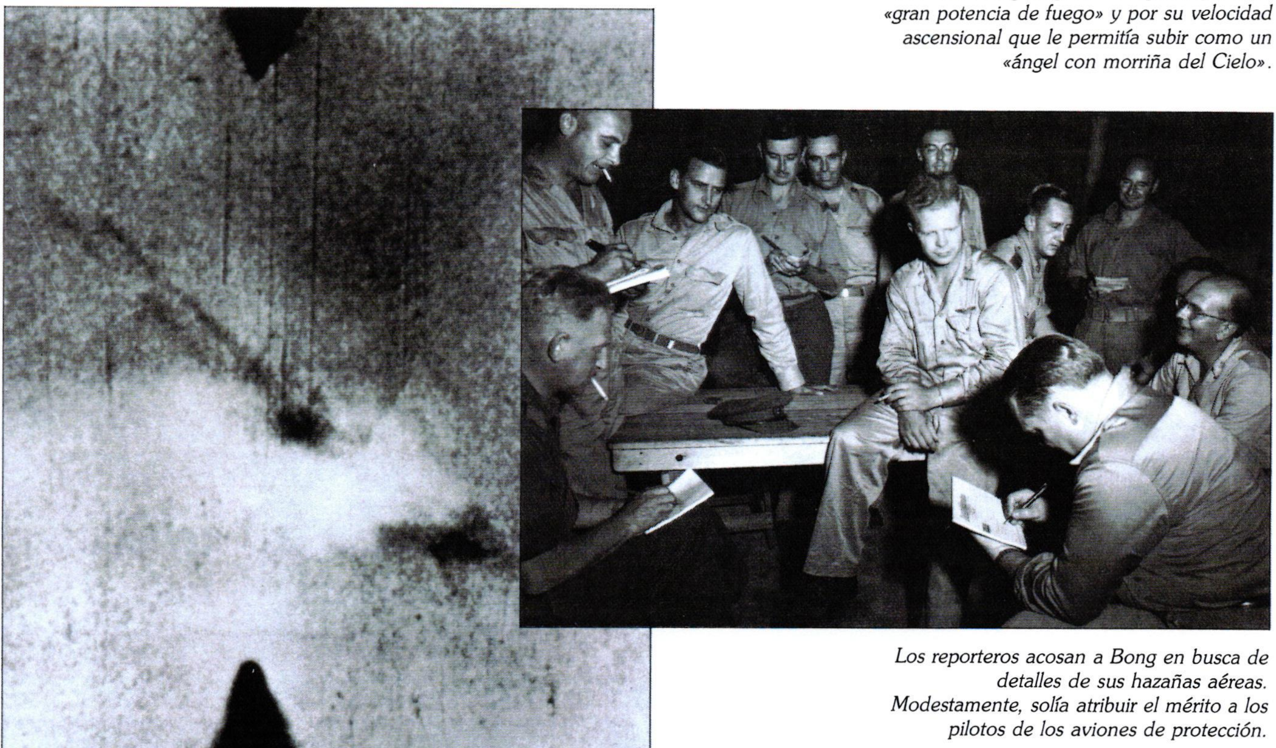
*En el campo de aviación Hamilton, en California, Bong (el último por la izquierda en la fila trasera) posa con sus compañeros de escuadrilla frente a un caza P-38 con los que volaban allí.*




*Bong sonríe en Nueva Guinea, donde, dijo, no había «nada más que mosquitos y películas para entretenerse».*



*El as en ciernes se prepara para despegar en su P-38. Bong elogiaba al Lightning por su «gran potencia de fuego» y por su velocidad ascensional que le permitía subir como un «ángel con morriña del Cielo».*



*Los reporteros acosan a Bong en busca de detalles de sus hazañas aéreas. Modestamente, solía atribuir el mérito a los pilotos de los aviones de protección.*

*La cámara de la ametralladora de Bong registra su novena victoria —un bombardero japonés de reconocimiento Dinah— en marzo de 1943.*

## La bienvenida a un héroe local



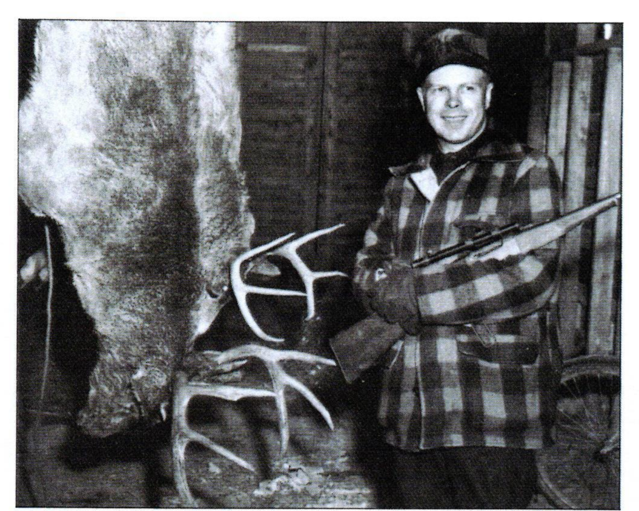

*De vuelta a casa en su primer permiso después de 21 victorias, el capitán Bong da un paseo con un grupo de admiradores por la diminuta ciudad de Poplar en noviembre de 1943.*



*Agachado en la tienda de ultramarinos de Grymala, el as juega a los dados con George Renquist (izquierda) y Charlie Smith, trabajador en la granja de Bong.*



*Con fama de buen comedor, Bong se sienta para degustar una esperada comida casera con su familia y un periodista que les visitaba.*



*Bong, que tuvo su primer rifle a los 12 años de edad, muestra los ciervos abatidos por él y su tío.*



*Al visitar el capitolio de Wisconsin, Bong ocupó bromeando la mesa del gobernador.*

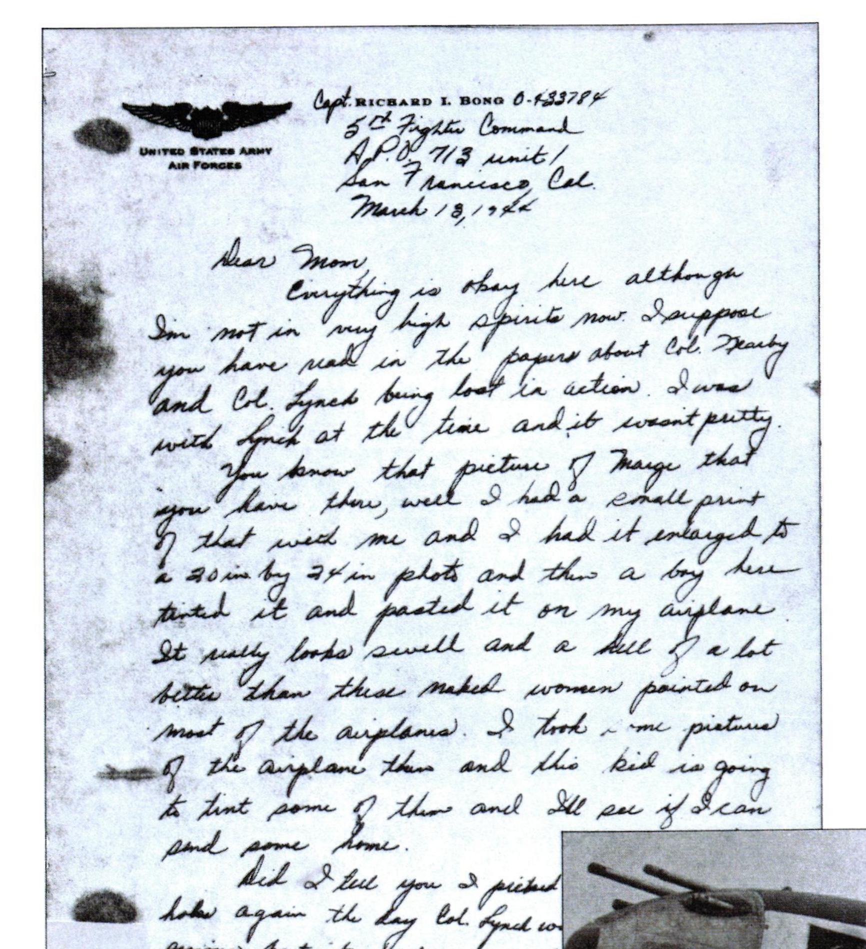



*Bong pasa en vuelo rasante sobre los astilleros de la ciudad de Superior donde anteriormente las «soldadoras» le llamaban «el chico guapo número uno».*



*En el verano de 1944, Dick hace pareja con el cantante Bing Crosby en un improvisado dueto «Bing-Bong» durante un concierto en Hollywood para recaudar fondos para la guerra.*

# El dulce sabor de la victoria



UNITED STATES ARMY AIR FORCES

Capt. RICHARD I. BONG 0-433784
5th Fighter Command
A.P.O. 713 unit 1
San Francisco Cal.
March 13, 1944

Dear Mom,

Everything is okay here although I'm not in very high spirits now. I suppose you have read in the papers about Col. Kearby and Col. Lynch being lost in action. I was with Lynch at the time and it wasn't pretty.

You know that picture of Marge that you have there, well I had a small print of that with me and I had it enlarged to a 20 in by 24 in photo and then a boy here tinted it and pasted it on my airplane. It really looks swell and a hell of a lot better than these naked women painted on most of the airplanes. I took some pictures of the airplane then and this kid is going to tint some of them and I'll see if I can send some home.

Did I tell you I picked
holes again the day Col. Lynch w
serious but it hurt my pride
Still haven't received any
hasn't been any coming in the
Probably have some in New Guin
Sure will be good to hear fr

En una carta a su madre, Dick le cuenta que había pegado en su P-38 (derecha) una fotografía de Marge Vattendahl, su novia del pueblo. «La verdad es que está preciosa —añadía— y mucho mejor que esas mujeres desnudas que pintan en la mayoría de los aviones.»

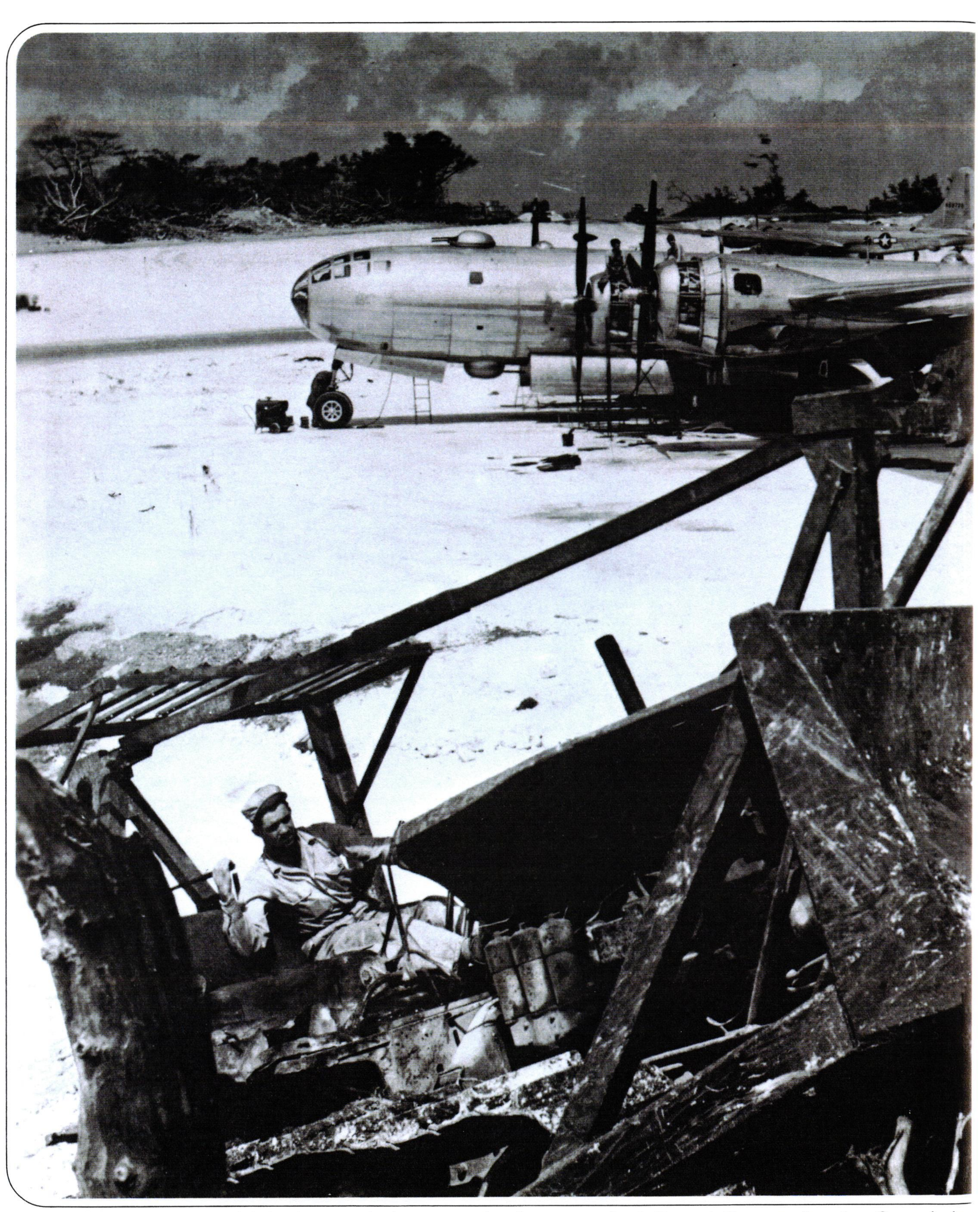


Bong compara notas con el as Tom McGuire quien, cuando le separaban ocho derribos de la marca de Bong, se puso a sí mismo el mote de «Bong menos ocho».

*Tomándole afectuosamente por los hombros, el general Douglas MacArthur da la bienvenida a Bong «a la sociedad de los más valientes entre los valientes, los portadores de la Medalla de Honor».*



*Bong sale con su novia, Marge, de la iglesia luterana de la Concordia, en la ciudad de Superior, el 10 de febrero de 1945, 6 meses antes de su fatal accidente.*



*Dos Superfortalezas —utilizadas en la lucha aérea contra Japón— son revisadas sobre un campo de aviación construido apresuradamente en Guam a finales*




*le 1944, mientras que una explanadora ensancha la pista.*

# 5

# «De una condenada isla a la siguiente»

En línea recta, la distancia entre Hawai y las islas principales de Japón es de 2.544 millas —comentó con rabia el general George Kenney en una ocasión—, un simple viaje de ida y vuelta de 15 horas para un avión rápido de aquella época.

El problema estribaba, como bien sabía Kenney, que ningún bombardero de la segunda guerra mundial podía hacer un vuelo operativo de ida y vuelta de semejante longitud. Las Fuerzas Aéreas de EE UU tenían en Europa una plataforma más asequible —Inglaterra— desde la que iniciar el bombardeo del enemigo; Berlín estaba a 500 millas de East Anglia. Pero en el Pacífico las distancias eras inmensas, y al principio los japoneses controlaban todas las plataformas, todos los aeródromos isleños desde los que un bombardero podía llegar a Japón.

Toda la campaña del Pacífico fue un proceso destinado a expulsar el enemigo de sus diseminados puestos avanzados, uno por uno. La estrategia elaborada por Kenney y el general MacArthur, y la muy similar utilizada por el almirante Chester Nimitz, que estaba a cargo de las campañas de la Armada destinadas a avanzar de isla en isla, dependían de la potencia aérea. Las aeronaves tenían que machacar los sucesivos baluartes japoneses, debilitándolos para facilitar la invasión por fuerzas de tierra. Después de asegurar el dominio de un puesto avanzado, se construirían campos de aviación desde los cuales los bombarderos pudieran proseguir el ataque contra el siguiente enclave enemigo.

La Armada de EE UU y su Infantería de Marina recibieron el encargo de limpiar los pequeños y muy dispersos puestos avanzados en los islotes coralinos del Pacífico central, lugares con nombres con Tarawa, Kwajalein y Saipan. A tal efecto se les asignó el respaldo de una pequeña fuerza aérea del Ejército, la Séptima. Hacer largos vuelos a ras del agua para bombardear un pequeño islote tras otro era un cometido tedioso e ingrato para la Séptima; sus aviones hacían, en palabras de la historia de la unidad, «los vuelos más largos del mundo contra los objetivos más pequeños».

En otro embate hacia el sur y con ayuda de la Decimotercera Fuerza Aérea, la Armada iba a penetrar por las Islas Salomón con su Infantería de Marina y divisiones anexionadas del Ejército, para eliminar la amenaza del enemigo sobre la zona septentrional de Australia antes de seguir su avance hacia Japón, a través de las Filipinas y Formosa.

La Quinta Fuerza Aérea de Kenney, con tropas de infantería al mando de MacArthur, descargarían el golpe por la izquierda para expulsar a los japoneses de la mayor de las islas, Nueva Guinea, y de Nueva Bretaña antes de continuar hacia Morotai, en las Molucas dentro de una ruta meridional hacia las Filipinas.

La guerra del Pacífico difería mucho de las campañas europeas. «Los tanques y la artillería pesada se pueden reservar para los campos de batalla de

Europa y África —escribió Kenney a su jefe Hap Arnold—. La artillería en este teatro de operaciones vuela.» Cada vez que se toma un puesto avanzado del enemigo, continuaba, «los emplazamientos para la artillería volante avanzan cada vez más hacia el propio Japón.»

Debido al enorme tamaño del teatro de operaciones del Pacífico, operaban allí no menos de siete fuerzas aéreas, si incluimos la Undécima en Alaska y las Islas Aleutianas en el extremo norte, las Décima y Decimocuarta en la zona China-India-Birmania, y la Duodécima que se formó en 1944 para —por fin— enviar bombarderos contra Japón de forma regular.

La campaña que perfilaron Kenney y MacArthur se basaba en un avance, paso a paso, hacia el oeste a lo largo de las 1.200 millas de abrupta costa septentrional de Nueva Guinea. La zona en torno a Buna y Gona había sido capturada en enero de 1943, después de una lucha en la jungla tan prolongada como feroz. Los siguientes objetivos eran los grandes campos de aviación y asentamientos terrestres de los japoneses en Salamaua, Lae y Nadzab, unas 150 millas más al oeste. Después de su captura, los aviones de Kenney bombardearían Finschhafen en Nueva Guinea y Cabo Gloucester al otro lado de los estrechos de Vitiaz y Dampier, en Nueva Bretaña. Desde allí, las fuerzas aéreas y terrestres saltarían a las Islas del Almirantazgo en el norte, y desde allí a Hollandia, Biak y Numfor, seguidamente a las Molucas y finalmente a Leyte en la zona central de las Filipinas. Al mismo tiempo, los aviones de Kenney iniciarían dos campañas de largo alcance: interceptar cualquier ruta de navegación japonesa que estuviera llevando refuerzos o suministros a los puestos avanzados del enemigo y hacer desaparecer del mapa a Rabaul, la mayor base de aprovisionamiento y baluarte de los japoneses en esta parte del Pacífico suroccidental.

El viaje de Kenney a Washington en marzo de 1943 había dado lugar a que el general Arnold prometiera enviar más aviones a la Quinta, aunque el teatro de operaciones europeo y la Octava Fuerza aérea en particular tenía prioridad para los B-17 y para cualquier otra clase de aeronaves. No obstante, los refuerzos fueron llegando poco a poco. Los buques de carga podían tardar varias semanas en acarrear aviones y piezas a través del vasto Pacífico, siguiendo una ruta que daba un rodeo vía Samoa y las Islas Fiji, manteniéndose suficientemente al sur de las cadenas de islas controladas por los japoneses. Era frecuente que si el personal de tierra y de vuelo de una escuadrilla llegada a Australia a bordo de un buque relativamente rápido tuviera que esperar a que sus aviones llegaran como carga sobre cubierta en buques más lentos.

La Quinta estaba tan necesitada de aviones en la primavera de 1943 que Kenney, poco después de su regreso de Washington, ordenó que un maltrecho P-40 se recuperase de un montón de chatarra y que otro, que se había hecho aprovechando los restos de tres aviones accidentados, se pusiera en orden de vuelo. Entonces envió aquella pareja de parcheados P-40 a campos de aviación de vanguardia en Nueva Guinea junto con un baqueteado P-39. «Esos tres cazas —comentó— eran los tres últimos que quedaban en Australia. Eran las arrebañaduras de la cazuela.»

No obstante, las menguadas fuerzas de Kenney —a principios de 1943 solamente contaba con 535 aviones, de los que únicamente 350 estaban en condiciones de servicio— recibieron nuevas escuadrillas de bombarderos pesados B-24 y un creciente número de bombarderos medios B-25. Estos últimos eran ideales para batir los campos de aviación japoneses con sus baterías de ametralladoras de calibre 12,7 mm y sus cargas de granadas de fragmentación de 11 kilos con paracaídas. En julio algunas escuadrillas más de P-38 habían lle-

gado para reunirse con las pocas que ya tenía la Quinta y a finales del verano un grupo de cazas compuesto por P-47 había sido transportado a través del Pacífico y se había puesto en condiciones de servicio.

Los aviadores que manejaban estos aviones desde los campos de aviación de vanguardia en Nueva Guinea y el personal de tierra que se ocupaba de atenderlos encontraban en extremo incómoda e insalubre la vida en los aeródromos de la jungla, frecuentemente empantanados. Las enfermedades eran un enemigo tan temible como los japoneses. A mediados de 1943, no menos del 78,8 por ciento de los hombres estaban afectados en mayor o menor grado por la malaria. El personal de la Quinta Fuerza Aérea de alguna zonas contrajo también una forma de tifus, a veces mortal, contagiada por los ácaros.

No obstante, la guerra para los aviadores no era —por lo general— la misma clase de encarnizada y machacona contienda que para los aviadores de la Octava Fuerza Aérea en Europa. MacArthur tildó de «bucanero» a Kenney por su heterodoxa y despreocupada manera de operar y muchas de las tripulaciones de Kenney compartían el estilo bucanero y orientado al ataque de su general.

Los hidroaviones de cabina para el salvamento aire-mar, que brindaban a las tripulaciones de vuelo que eran derribadas unas mayores probabilidades de supervivencia elevaron en gran medida la moral. A veces era posible amarizar un avión inutilizado, echar un bote salvavidas hinchable y esperar que un PBY Catalina o avión de salvamento australiano viniera en rescate de los náufragos. Los hombres de la Quinta Fuerza Aérea cariñosamente apodaban Dumbos a los grandes hidroaviones de cabina, asemejándolo al gracioso elefante de la película de Walt Disney. Muchos pilotos y tripulaciones, derribados por la mañana, eran rescatados rápidamente por un Dumbo y estaban de regreso con su escuadrilla antes de la cena.

A medida que la Quinta Fuerza Aérea se iba pertrechando para iniciar su avance a lo largo de la costa de Nueva Guinea, la Decimotercera Fuerza Aérea inició su carrera de saltos de isla en isla prestando apoyo aire-tierra a las unidades de la Armada y el Ejército que batallaban para hacerse con el control de Guadalcanal y Bougainville, en el archipiélago de las Salomón. Antes de que la Decimotercera, o «Fuerza Aérea de la Jungla», hubiera terminado su cometido, sus unidades habían trasladado su base por no menos de 11 grupos de islas en su empuje hacia Japón. El comandante de bombarderos de la Decimotercera, el general de división William A. Matheny, dijo de sus escasas fuerzas que jamás contaron con más de cuatro Grupos de bombarderos pesados: «estos chicos han adquirido tanta práctica que completan la mudanza al cabo de una hora de habérseles comunicado el traslado, lo mismo que la troupe de un circo». Pero cada isla guardaba muchas semejanzas con la anterior; para los hombres de la Decimotercera la guerra deparó situaciones especiales de aislamiento y aburrimiento, interrumpidas solamente por largas y peligrosas misiones sobre el mar que duraban a veces hasta 18 horas.

A principios de su historia, durante la campaña de las Islas Salomón, la XIII Unidad de Cazas llevó a cabo una de las misiones más cuidadosamente planificada y ejecutada de toda la guerra. La Armada, que había descifrado las claves de los japoneses, tuvo conocimiento en abril de 1943 que el más competente de los almirantes japoneses, Isoroku Yamamoto, que había planificado el ataque por sorpresa a Pearl Harbor, iba a volar de Rabaul a Kahili, en Bougainville, en visita de inspección. Se conocían todos los detalles: fecha, hora y lugar, e incluso el tipo de avión que llevaría al almirante.

Una escuadrilla de choque, la 339ª, recibió la orden de interceptarlo con sus P-38, los únicos cazas con suficiente autonomía para hacer el vuelo de

435 millas desde el campo de aviación Henderson en Guadalcanal, en las Salomón más meridionales, hasta Bougainville, en el extremo septentrional del archipiélago. El 18 de abril, en una maravillosa maniobra de navegación aérea de gran precisión en distancias y tiempos, 16 Lightnings encabezados por el comandante John W. Mitchell se situaron sobre Kahili precisamente cuando se hicieron visibles el bombardero Mitsubishi de Yamamoto y sus Zekes de escolta. Mitchell llevó a una docena de sus P-38 hasta los 20.000 pies para formar la escolta superior mientras que el capitán Thomas G. Lanphier encabezó el resto de los Lightnings en el ataque al avión de Yamamoto.

Lanphier y su piloto de protección, el teniente Rex Barber, estaban a menos de dos millas del avión de Yamamoto cuando vieron que los Zekes de la escolta inferior soltaban sus depósitos auxiliares para aligerar sus aviones para el combate. La sorpresa había desaparecido. «Capotaron en grupo —recordaba Lanphier— y nosotros les acometimos rápidamente. Los tres Zekes más próximos picaron hacia nosotros y tras ellos los tres del otro lado. Mis ametralladoras y cañón segaron un ala del primero y se deshizo ante mí, entre llamas y humo. Sus dos aviones de protección pasaron como rayos.»

«Hice un medio tonel y con mi avión boca abajo busqué con la vista el bombardero de cabeza», rememoraba Lanphier. No tardó en detectarlo, «en vuelo rasante sobre la jungla con rumbo a Kahili. El bombardero estaba demasiado cerca del suelo para que sus ocupantes se pudieran lanzar en paracaídas. Lancé una ráfaga larga y sostenida sobre el motor derecho y luego sobre el ala derecha y vi que empezaba a arder. Justo cuando yo iba a entrar en el campo de tiro de su cañón de popa se desprendió el ala y el avión se precipitó sobre la jungla, donde explotó».

La pérdida de Yamamoto, el gran estratega aeronaval, tendría consecuencias devastadoras para los nipones. Japón no tenía ningún otro militar de su valía e inteligencia para dirigir sus fuerzas navales o aéreas que, a partir de entonces, se verían superadas en todas las instancias por las fuerzas norteamericanas.

A primeros del verano de 1943 Kenney estaba preparado para empezar sus ataques contra los campos de aviación japoneses en torno a Lae y Salamua, en el Golfo de Huon, en Nueva Guinea. Su intención era dejar fuera de combate a la fuerza aérea enemiga allí y allanar el camino para las invasiones aerotransportadas y anfibias que se iniciarían el 30 de junio y que estaban destinadas a asegurar el dominio de la zona para el mes de septiembre. Sin embargo, el viaje de ida y vuelta de Buna a Lae, 350 millas, era demasiado largo para los cazas y recortaba el tiempo que éstos podían permanecer sobre el blanco. Con su característica osadía, Kenney habilitó dos campos de aviación de vanguardia cerca de un destacamento en la jungla que se llamaba Marilinan, a una distancia de nada más que 60 millas hacia el interior desde Lae, y a donde transportó en avión los ingenieros y el equipo necesarios para construir las pistas. Estos campos de aviación —que los japoneses no descubrieron hasta que estuvieron terminados— pusieron también dentro de la autonomía de los cazas de Kenney la base de Wewak, más hacia occidente en la costa de Nueva Guinea, donde, en agosto, los japoneses habían destacado una fuerza de unos 225 aviones. Kenney decidió que tenía que aniquilar esos aviones enemigos antes de que ellos atacaran sus propios campos de aviación.

El 17 de agosto, 41 B-24 más una docena de B-17 muy baqueteados de la Quinta atacaron los cuatro aeródromos de su vecindad, incluido el de Wewak. La misión primordial de esta primera oleada era inutilizar las baterías

## El bien guardado secreto de la guerra del Pacífico

La noticia de la muerte del almirante Isoroku Yamamoto, que planificó el ataque a Pearl Harbor y era uno de los mejores tácticos militares de Japón, podía haber elevado en mucho la moral de EE UU, pero se mantuvo en secreto. De haberse aireado, los japoneses hubieran caído en la cuenta de que los norteamericanos habían descifrado sus claves; no había otra forma de que los estadounidenses hubieran sabido que Yamamoto iba a bordo.

Pero el gobierno de EE UU tenía una razón adicional para mantener en silencio la noticia de la muerte de Yamamoto. El hermano del capitán Thomas G. Lanphier, uno de los dos pilotos de P-38 que destruyeron el avión, era prisionero de guerra de los japoneses y el alto mando temía por su vida.



ALMIRANTE ISOROKU YAMAMOTO



*Los restos del bombardero Mitsubishi acribillado a balazos permanecen allí donde cayó, en la jungla de Bougainville, el 18 de abril de 1943.*

antiaéreas de los japoneses y, en general, trastocar las defensas de los campos de aviación.

La siguiente oleada estaba compuesta por B-25 modificados por la inclusión en el morro de ocho o más ametralladoras que disparaban hacia adelante. El teniente coronel Donald Hall, veterano de la anterior campaña para la conquista de Buna, encabezó los Mitchell en un ataque en formación ala con ala contra el campo de aviación de Borum. «Al aproximarse a ras de las palmeras Don vio un espectáculo de lo más prometedor para un atacante —escribió Kenney en sus memorias—. Los bombarderos nipones, 60 en total, estaban alineados a ambos lados de la pista con los motores en marcha, las tripulaciones de vuelo a bordo y grupos de servidores de tierra en torno a cada uno de los aviones. Los japoneses estaban iniciando un despegue en masa y el avión de vanguardia se encontraba ya a mitad de la pista y a punto de perder contacto con el suelo.» En ese momento Hall abrió fuego y reventó al primer bombardero japonés que se hizo añicos sobre la pista, bloqueándola. El resto de los B-25 hicieron una pasada de través sobre el campo incendiando la doble fila de aviones con ráfagas de munición incendiaria de 12,7 mm y una lluvia de bombas «parafrag». Los aviones japoneses iniciaron un proceso de autodestrucción a medida que explotaban las bombas cargadas en ellos.

Prácticamente lo mismo sucedió en el campo de aviación de Wewak donde 30 cazas estaban calentando motores para despegar. Aunque sólo 12 Mitchell atacaron la pista, casi aniquilaron a los cazas enemigos. Una fuerza todavía menor, tres B-25 en total, consiguieron atacar Dagua aunque el tiempo se estaba encapotando y ellos solos —según cálculos de Kenney— destruyeron 20 aviones japoneses y averiaron 20 más. Después de la guerra, los archivos japoneses revelaron que los atacantes de Kenney habían destruido el 17 de agosto más de 150 aviones. Todos los B-25 y sus escoltas, unos 80 P-38, regresaron sanos y salvos a su base.

El 18 de agosto, el general Whitehead —ayudante de Kenney— organizó una incursión todavía más devastadora sobre Wewak. Veintiséis B-24 y B-17 arrojaron 100 toneladas de bombas sobre las pistas y tras ellos atacó una formación de 53 bimotores de asalto. Los cazas japoneses despegaron para repeler el ataque de los norteamericanos y en esta ocasión derribaron tres B-25 y un P-38, pero no pudieron evitar la casi total destrucción de los aparatos japoneses que no llegaron a despegar. Además, los P-38 y los ametralladores de los bombarderos derribaron, según los datos de Kenney, 32 de los Ceros que habían interceptado. «Durante las operaciones de los dos días hemos des-

*En las fotografías de abajo, un A-20 alcanzado por el fuego antiaéreo después de bombardear el centro japonés de suministro de Kokas, en la Nueva Guinea Holandesa, se precipita a su destrucción en el Golfo de MacCluer, mientras que el avión de protección que le acompañaba consigue escapar. El avión desde el que se tomaron estas fotografías regresó a su base de Hollandia, en Nueva Guinea, tachonado con más de cien orificios de metralla y fuego de ametralladoras.*





truido en tierra y en el aire la práctica totalidad de la fuerza aérea japonesa en la zona de Wewak», escribió Kenney.

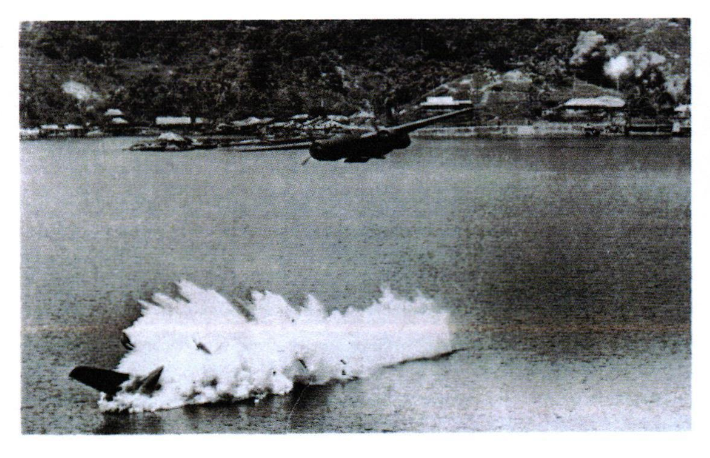
La campaña de Kenney para conseguir el dominio del espacio aéreo sobre Nueva Guinea brindó a sus pilotos de caza con sus P-38 y P-47, fuertemente armados, excelentes oportunidades para acrecentar sus marcas. Entre los «chicos» de Kenney —como él llamaba a todos sus hombres— había un joven capitán de Pennsylvania llamado Thomas J. Lynch que se había hecho muy conocido por sus fulgurantes tácticas de caza. Encabezando una formación de 12 Lightnings del 49º Grupo destacado para proteger de los ataques enemigos a Dobodura, un campo de aviación de EE UU cercano a Buna, Lynch trabó contacto con una formación de siete bombarderos en picado japoneses escoltados por no menos de 20 Ceros. Repartiendo sus doce aviones en tres grupos de cuatro para ganar maniobrabilidad, Lynch acometió con su escuadrilla el centro de la formación japonesa.

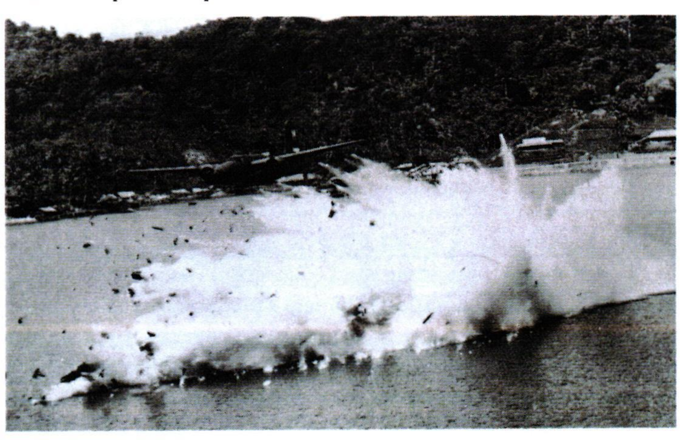
Tres Ceros habían maniobrado para situarse en la cola de un P-38 cuando Lynch irrumpió entre ellos, destruyó un Cero y ahuyentó a los otros dos. Miró a su alrededor, localizó otro avión enemigo y con una sola y acertada ráfaga lo hizo caer al mar. Agotadas sus municiones, puso rumbo a su base en Port Moresby con la esperanza de tomar otro P-38 y volver al combate, pero antes de que pudiera hacerlo, sus compañeros de escuadrilla habían puesto en fuga a los japoneses, a los que derribaron siete Ceros, más dos bombarderos en picado Aichi Val y un par de Oscar (cazas Nakajima).

Otro de los chicos de Kenney era el coronel de 31 años Neel Kearby, comandante del 348º Grupo de Caza. El 348º, equipado con P-47, fue el primero que voló con Thunderbolts en el Pacífico. El orondo Botijo despertó inicialmente no pocos recelos entre los pilotos que habían volado con el P-40 o el P-38. Kearby demostró que el P-47 era un arma contundente, que parecía cortar en rebanadas a los livianos aviones japoneses con sus ocho ametralladoras.

El grupo de Kearby inició sus operaciones en agosto de 1943, durante la campaña para eliminar Wewak. La cacería fue excelente; a finales de septiembre Kearby había destruido ocho aviones japoneses. Poco después de eso, el 11 de octubre, cuando la campaña se aproximaba a su final, Kearby tuvo su mejor día, pues derribó seis aviones.

La misión de octubre se inició como una incursión rápida de rutina, de las que se hacían como medida de precaución. Las fotografías de reconocimiento habían mostrado que sólo quedaban siete aviones en condiciones de servi-





cio en las pistas de Wewak; no obstante, Kenney había mantenido bajo vigilancia la zona, en la creencia de que los japoneses podían estar camuflando su auténtica fortaleza. Kearby y sus tres pilotos de protección comprobaron que las sospechas de Kenney estaban justificadas.

Llegaron a Wewak volando a una altura de 28.000 pies y, al principio, sólo encontraron un Zeke que derribaron después de una breve escaramuza. Pero luego Kearby detectó la presencia de «unos 36 cazas, Zekes, Hamps y Tonys, que se aproximaban desde el este a una altura de 10.000 pies», evidentemente refuerzos que acababan de llegar desde Rabaul. «Nuestros P-47 acometieron desde arriba a un Zeke, abrieron fuego a 1.500 pies y viraron cuando lo vieron explotar en medio de una llamarada.»

Sin pausa, Kearby giró «y abrió fuego sobre un Hamp a 1.500 pies desde la posición de las siete en punto. La ráfaga convirtió en una antorcha al avión japonés». Entonces, Kearby «miró hacia arriba y vio que otro Hamp estaba girando ligeramente y desde la posición de las ocho en punto». Kearby también abrasó a éste rápidamente con una corta ráfaga de las ocho ametralladoras del P-47.

Los pilotos japoneses, conscientes ahora de la fuente de estos rápidos ataques, viraron hacia el pequeño grupo de P-47. En lugar de enfrentarse a más de 30 aviadores enemigos airados, los norteamericanos iniciaron el regreso a su base. «Al instante a las dos en punto por debajo a unos 20.000 pies vi un P-47 que llevaba a 3.000 pies tras de él un Tony, seguido por otro a unos 3.000 pies también. Giré y me aproximé a 400 millas por hora a la cola del Tony zaguero, sobre el que abrí fuego a 1.500 pies. No hizo maniobra evasiva y la ráfaga lo hizo romper en llamas.»

Kearby alcanzó inmediatamente al segundo —«Abrí fuego desde unos 2.000 pies según me aproximaba y vi que las trazadoras impactaban en él y arrancaban trozos de su ala y fuselaje»— tras lo cual ordenó a su grupo que se reuniera para regresar a toda velocidad a la base. En la batalla, durante la cual habían sido superados en número por los japoneses en la proporción de 8 a 1, Kearby y sus tres pilotos de protección habían dado buena cuenta de nueve aeronaves japonesas. La hazaña de Kearby, que destruyó seis de ellas, fue recompensada con la Medalla de Honor.

Con los campos de aviación de Wewak pulverizados, Kenney y Whitehead centraron su atención en Rabaul, la fuente de todos los refuerzos japoneses que salían hacia Nueva Guinea. Un asalto con todos los medios disponibles empezó el 12 de octubre con 114 B-25, ayudados por una docena de bimotores Beaufighter pilotados por aviadores de la Real Fuerza Aérea Australiana, que atacaron los campos de aviación en la vecindad de la gran base enemiga, donde sorprendieron en tierra a unos 270 aviones; 100 fueron destruidos y 51 deteriorados. Los bombarderos medios alcanzaron también depósitos de combustible y municiones, lo que provocó explosiones e incendios. Luego más de 80 B-24 atacaron los buques amarrados en Simpson Harbour, de Rabaul, con efectos devastadores. Los P-38 que escoltaron a la incursión se atribuyeron el derribo de 26 Ceros de unos 35, más o menos, que habían despegado. En aquellos momentos, los pilotos de caza norteamericanos estaban superando claramente a sus opositores en la guerra del Pacífico. Muchos pilotos japoneses experimentados, meticulosamente preparados antes de la guerra, habían sido derribados y sus sustitutos habían recibido una instrucción muy apresurada y estaban muy «verdes» para el combate.

La incursión fue simplemente un ensayo del ataque que se llevaría a cabo el 2 de noviembre y que, según dijo Kenney, se podría comparar, por la des-

trucción que generó, a la batalla del mar de Bismarck. Una fuerza mixta de B-25 y P-38 atacó en primer lugar a baja altura para ametrallar las posiciones antiaéreas japonesas, sobre las que también arrojaron cócteles Kenney y bombas incendiarias de 45 kilos de fósforo. Después de esta primera fuerza, entraron en escena más B-25 al mando de Jock Henebry, un robusto ex jugador del equipo de fútbol americano de Notre Dame; volando a la altura de los mástiles penetraron en Simpson Harbour y bombardearon de rebote los buques allí anclados. El fuego defensivo desde la cubierta de los buques japoneses era feroz, pero los 41 aviones de Henebry consiguieron alcanzar a 30 de los 38 buques que estaban amarrados en los muelles.

Cuando los B-25 salieron a toda velocidad de la zona de bombardeo, fueron atacados por unos 150 cazas japoneses. La lucha fue encarnizada. Seis B-25 fueron derribados. El avión de Henebry quedó medio destrozado por una ráfaga pero consiguió apartarse de Rabaul y cayó al mar; él y su tripulación, junto con cuatro pilotos de P-38 que también habían caído al mar con sus aviones alcanzados por lo japoneses, fueron rescatados por hidroaviones de salvamento de la Armada. Las pérdidas totales de Kenney fueron 20 aviones, una cifra elevada para la Quinta, pero las pérdidas japonesas fueron mucho mayores. Más de 60 cazas habían sido derribados y otros 17 fueron destruidos en tierra. Además, el ataque sobre Simpson Harbour consiguió hundir o averiar 114.000 toneladas de buques. Esta devastadora incursión fue seguida varios días después por otro ataque de una fuerza combinada de aviones de la Armada de EE UU con base en portaaviones y bombarderos con base en tierra.

Habiéndose hecho las tropas de MacArthur con el control de la zona de Lae-Salamaua y de Finschhafen, al norte de la península de Huon, Kenney pudo empezar en diciembre de 1943 el debilitamiento de las defensas de Cabo Gloucester, el próximo objetivo de las fuerzas de tierra. Al tomarse Cabo Gloucester, el flanco derecho de MacArthur estaría seguro. Además, los campos de aviación construidos en el cabo pondrían a los aviones de Kenney tan cerca de la base de Rabaul que estaba en poder de los japoneses, en el otro extremo de Nueva Bretaña, que no se podría usar como base principal y su aislada guarnición podría quedar abandonada a su suerte.

La devastación producida en la zona del cabo por los bombarderos de Kenney añadió un término nuevo al vocabulario de la Quinta Fuerza Aérea: «gloucesterización». Los vuelos de reconocimiento revelaron que unos 5.000 soldados japoneses estaban construyendo posiciones defensivas a lo largo de la costa en espera de un desembarco anfibio de los norteamericanos. El deseo de Kenney era conseguir que los infantes de Marina que iban a desembarcar en el cabo pudieran hacerlo sin disparar un solo tiro. A tal fin y entre los días 1 y 25 de diciembre, sus bombarderos pesados y medios lanzaron sobre las posiciones japonesas más de 4.000 toneladas de bombas que redujeron a cenizas los campos de aviación, los depósitos de suministros, las baterías artilleras y los nidos de ametralladoras que bordeaban las playas. La noche del 24 de diciembre, bombarderos B-24 equipados con radar sobrevolaron la zona, en palabras de un cronista de la Quinta Fuerza Aérea, «arrojando bombas y tirando granadas de mano, botellas de cerveza y cuanto tenían a mano para hacer que los japoneses se sintieran fatal y no pegaran ojo». Por la mañana del día 26, Kenney comentó orgullosamente que la 1.ª División de infantes de Marina había desembarcado «con los fusiles en bandolera».

No todas las operaciones de la Quinta Fuerza Aérea tuvieron un desarrollo tan triunfal como los asaltos de Wewak y Cabo Gloucester. De vez en cuando,

los aviones japoneses sorprendían en tierra a unos pocos de los aviones de Kenney a pesar de los equipos móviles de radar para alerta temprana con que contaba cada uno de los campos de aviación, aunque con mayor frecuencia era el traicionero clima tropical la causa de los desastres. Lo que Kenney consideraba su peor percance durante la guerra ocurrió el domingo 16 de abril de 1944, mientras la Quinta estaba bombardeando Hollandia, que todavía era un baluarte japonés en Nueva Guinea, en preparación para su captura por las tropas de MacArthur.

A pesar de lo amenazador del tiempo, Kenney dio la orden de que el ataque siguiera adelante, tal como se había planificado. Más de 130 bombarderos —B-24, B-25 y A-20, con escolta de P-38— asestaron un demoledor castigo que destrozó las defensas fijas del enemigo e hizo que las fuerzas japonesas se tuvieran que replegar al interior de la jungla.

La visibilidad sobre Hollandia, en la costa septentrional de Nueva Guinea, era excelente pero a medida que las formaciones tomaron rumbo al este en vuelo de regreso hacia sus bases en la zona de Lae-Salamaua se encontraron con su ruta normal a lo largo de la cuenca del Markham bloqueda por niebla y nubes bajas. Las nubes, en palabras de un piloto de P-38, cerraban la entrada al valle «tan disuasoriamente como un descomunal bloque blanquinegro de hormigón armado».

Los cazas se estaban quedando sin carburante y con el frente borrascoso que se avecinaba, sabían que no iban a tener acceso a sus bases. Algunos bombarderos y la mayoría de los P-38 se retiraron del valle del Markham y pusieron rumbo a una pista de emergencia existente en Saidor, en la costa. También estaba encapotada, pero el personal de tierra de la pista conectó un dispositivo electrónico de enfilación para guiar a tierra a los aviones. A medida que los aviadores se esforzaban por seguir la señal del radiofaro hacia Saidor, el aire se llenó de palabrotas y exclamaciones y todos los procedimientos normales de aterrizaje se fueron al garete. Un B-24 se posó sobre la pista y su piloto vio horrorizado que un P-38 estaba tomando tierra en dirección contraria. El piloto del P-38 echó hacia atrás la palanca de mando y pasó limpiamente por encima del gran Liberator.

Otro piloto de P-38, el teniente Joseph Price, al tratar de aterrizar en la pista de Saidor con un motor calado por falta de carburante se quedó de piedra al oir desde la torre de control que un A-20 Havoc también estaba haciendo la aproximación final inmediatamente debajo de él. Price viró hacia un lado, a duras penas consiguió que el renqueante Lightning no diera un vuelco y luego, arrastrándose entre malezas y barro, se fue deslizando de panza junto a la pista, hasta detenerse en paralelo junto al Havoc. Price calmosamente retiró su equipo de la carlinga y se detuvo unos instantes sobre el ala; luego se desmayó, vencido por la tensión.

No todos fueron tan afortunados. Unos cuantos pilotos, desorientados por la niebla, dieron vueltas y vueltas sobre la jungla. El número exacto de bajas no se supo durante todo un día. Aquella noche Kenney contó no menos de 70 aviones de los que todavía no se tenían noticias, pero algunos de éstos aparecieron en diferentes sitios y con diversos grados de deterioro. El coste definitivo fue de 32 aviadores y 31 aviones. Pero la Quinta había aniquilado la base de Hollandia. Cuando el 22 de abril las tropas invasoras de los aliados irrumpieron en aquellas posiciones y recorrieron las pistas, contaron 340 aviones japoneses destrozados.

Desmantelada la base de Rabaul, destrozada y rebasada la de Wewak y Hollandia (y sus cuatro campos de aviación construidos por los japoneses)



*Un A-20 Havoc sale de entre la humareda levantada por el bombardeo de los depósitos de petróleo en la isla de Ceram, de las Indias Orientales Holandesas. La incursión ayudó a cortar la línea de combustibles vital para Japón. En 1944, las Indias Orientales Holandesas suministraron a Japón más del 85 por ciento del carburante consumido por su aviación y más del 75 por ciento del petróleo combustible.*

en manos de las tropas de MacArthur, los chicos de Kenney continuaron su avance hacia occidente a lo largo de costa septentrional de Nueva Guinea, gloucesterizando los baluartes del enemigo en las islas cercanas a la costa de Wakde, Biak y Numfor, para construir seguidamente más campos de aviación desde los que atacar Sansapor en el extremo más occidental de Nueva Guinea. Desde allí, los grandes bombarderos de la Quinta, acompañados ahora por los de la igualmente ambulante Decimotercera, llevaron a cabo misiones con un desplazamiento de 2.000 millas entre ida y vuelta para bombardear las refinerías de petróleo de Balikpapan controladas por los japoneses y situadas en la costa de Borneo y también hicieron incursiones menos agotadoras a la isla de Morotai, entre Nueva Guinea y las Filipinas, un importante escalón intermedio para el avance de MacArthur.

En octubre de 1944, Kenney y su Quinta dieron el enorme salto de 1.000 millas desde Nueva Guinea hasta Leite, en las Filipinas. En diciembre, la Quinta construyó una vez más nuevos campos de aviación, desde los que pudo atacar las bases aéreas japonesas de Luzón —bases con nombres tan familiares como Clark y Nichols— y perturbar la navegación de los japoneses a lo largo de la costa de China.

El largo y agotador avance desde Port Moresby hasta Luzón fue un triunfo,

*Durante la reconquista de las Filipinas en 1945, tropas paracaidistas se lanzan desde un transporte C-47 (centro) sobre la isla fortaleza de Corregidor, en la Bahía de Manila. Las defensas de Corregidor habían sido machacadas por bombarderos B-24 y A-20, de asalto, que arrojaron 3.128 toneladas de bombas durante casi un mes.*



pero resultó costoso en extremo. Entre la Quinta y la Decimotercera Fuerzas Aéreas perdieron 2.494 aeronaves y 6.594 hombres muertos en combate durante la guerra. Entre los caídos se encontraron algunos de los chicos favoritos de Kenney, incluidos los ases Neel Kearby y Thomas Lynch. Kearby, que tomaba parte en una incursión de cazas sobre Wewak en marzo de 1944, atacó a tres bombarderos enemigos y derribó a uno sobre el mar. Después del ataque un miembro de la escuadrilla de Kearby, el capitán William Dunham, vio que un Oscar se situaba a popa de su líder. Dunham viró sobre el Oscar y arremetió «de frente contra él. Interrumpió su ataque y se volvió contra mí. Al pasarme, la cubierta de su carlinga saltó hecha añicos y el caza se estrelló contra las colinas». Pero también Kearby se estrelló. Aparentemente, el Oscar había descargado una ráfaga a corta distancia sobre la carlinga de Kearby, cuyo P-47 cayó en picado a tierra. Al morir, Kearby tenía 24 victorias aéreas en su hoja de servicio.

Thomas Lynch fue derribado cuando realizaba una incursión de dos hombres con Richard Bong, que fue el más destacado as de la aviación norteamericana durante la guerra (*páginas 144-149*). Aunque Kenney ordenó que se les encomendaran trabajos de despacho, ya que el carácter inquieto de ambos le hacía temer por sus vidas, Lynch y Bong siguieron volando, ya fuera integrándose en una escuadrilla en activo o saliendo los dos por su cuenta. El 9 de marzo de 1944, Bong y Lynch organizaron una incursión de dos hombres sobre Nueva Guinea. Más tarde, Bong rememoraba que él y Lynch estaban haciendo una incursión de rutina cuando detectaron la presencia de tres barcos japoneses «que avanzaban lentamente por las aguas próximas a la costa». Eran el blanco perfecto para una pasada de ametrallamiento y parecía que los barcos llevaban barriles de carburante sobre la cubierta.

«Tom nos precedió en el descenso y podía ir a unas 300 millas por hora. No advertí fuego antiaéreo de ninguna clase y la maniobra era fácil, íbamos a hacer una sola pasada. Iba detrás de Tom y cuando iniciamos el ascenso vi que su hélice derecha salía despedida y que el motor empezaba a echar humo. Tom viró hacia la cercana costa y cuando se aproximaba saltó en paracaídas. Casi al instante, su avión explotó. Y eso es lo último que supe de él.»

Aquella breve incursión, dijo Bong «me costó la vida de uno de mis mejores amigos y a la Fuerza Aérea uno de sus mejores pilotos de combate». La hoja de servicio de Lynch registraba el derribo de 20 aviones enemigos.

El mismo Bong llegaría a derribar 40 aviones japoneses, la cifra más alta de todo aquel teatro de operaciones. El único piloto que se aproximó a la marca de Bong fue el comandante Thomas B. McGuire que tenía 23 años cuando llegó al Pacífico en la primavera de 1943. Aunque era un magnífico piloto, McGuire parecía condenado a estar siempre ocho aviones por detrás de la marca de Bong. «Me apostaría algo bueno —dijo en una ocasión a Kenney— a que cuando termine esta guerra me van a llamar *McGuire menos ocho*.»

La rivalidad Bong-McGuire continuó durante toda la campaña de Nueva Guinea y en la de Filipinas. Para entonces Bong debía estar ocupándose de instruir en tiro aéreo a los pilotos recién llegados y se le habían dado instrucciones de no entablar combate con los japoneses salvo casos de defensa propia. No obstante, se vio obligado a defenderse con harta frecuencia y siguió aumentando su marca. DE ACUERDO CON MIS INSTRUCCIONES EL COMANDANTE RICHARD BONG ESTÁ TRATANDO DE SER CUIDADOSO, PERO LOS JAPONESES NO, cablegrafió el maquiavélico Kenney a Hap Arnold. Pero, por fin, Kenney no tuvo más remedio que retirar a Bong del combate y enviarle a casa.




*Shady Lady, un B-29 de la Vigésima Fuerza Aérea lleva a proa la picante figura típica de muchos bombarderos de EE UU durante la guerra. La competencia entre las tripulaciones por exhibir las figuras más insinuantes indujo a algunos comandantes del frente europeo a censurar las imágenes.*

También destinó a tierra a McGuire, que para entonces había rebajado la diferencia, con una marca de 38. Pero McGuire no se conformaría con quedarse en tierra y, en compañía del comandante Jack Rittmayer, piloto visitante de la Decimotercera Fuerza Aérea, encabezó una incursión de cuatro P-38 contra la isla de Negros, al oeste de Leyte, el 7 de enero de 1945. Los dos veteranos llevaban consigo a dos recién llegados, en una misión de rutina.

Cuando un Oscar se situó en la cola del avión de Rittmayer, McGuire cometió varios errores contra los que continuamente había prevenido a sus pilotos-alumnos. Se olvidó de desprenderse de los depósitos de las alas, intentó acometer a un Oscar demasiado cerca del suelo y trató de hacer un viraje cerrado a poca velocidad para situarse por detrás del avión japonés. El P-38 de McGuire retembló durante un instante, se paró y cayó a plomo a tierra. A título póstumo se concedió a McGuire la Medalla de Honor por una misión de escolta que había encabezado dos semanas antes. Su marca final quedó en 38.

Había parecido un juego maravilloso, pero todos los rivales principales de Bong —Lynch, Kearby y McGuire— habían caído en combate. El propio Bong moriría durante el verano de 1945 cuando hacía un vuelo de prueba con el segundo avión de reacción de Estados Unidos, el *Shooting Star*.

A medida que las fuerzas aéreas y terrestres se aproximaban más al propio Japón, el general Arnold empezó a desplegar un nuevo avión en el Extremo Oriente, el tan esperado Boeing B-29 Superfortaleza. Arnold y otros estrategas de alta graduación habían llegado a la conclusión de que los B-17 y B-24 podían finalizar la guerra aérea en Europa. Los B-29, asignados a una nueva unidad, la Vigésima Fuerza Aérea, se reservarían para el conflicto en Asia.

El B-29 fue, con una gran diferencia, el mayor bombardero que se construyó durante la segunda guerra mundial, pues pesaba el doble que su predecesor construido por la compañía Boeing, el B-17, y podía llevar el doble de bombas. Sus cuatro enormes motores Wright producían 4.000 caballos más de potencia que los motores de la Fortaleza. Podía volar unas 70 millas más deprisa a la hora y su autonomía era casi el doble de la del B-17, 4.200 millas.

El B-29 fue también un avión innovador. Determinadas partes de su estilizado fuselaje cilíndrico estaban presionizadas a fin de que la tripulación pudiera trabajar sin equipo de oxígeno y sin el voluminoso atuendo de vuelo. También contaba con un sistema centralizado de control de tiro dotado de un conjunto de ordenadores situados en la bodega del aparato que ayudaban a los ametralladores a calcular el ángulo y velocidad de ataque de un caza enemigo, lo que hacía mucho más letal que el armamento defensivo de aviones precedentes el fuego de las doce ametralladoras calibre 12,7 mm con que contaba el B-29. Algunos modelos llevaban un cañón de 20 mm en la cola.

El plan inicial del general Arnold consistía en hacer incursiones sobre Japón con B-29 que operarían desde campos de aviación cercanos a Chengtu, en una parte de China controlada por las fuerzas amigas del generalísimo Chiang Kai-shek. Cuando los primeros modelos de producción empezaron a salir de las cadenas de montaje en EE UU a principios de 1944, ciento cincuenta de ellos, al mando del general de brigada Kenneth Wolfe, salieron para Asia, cubriendo una ruta de 11.530 millas que con inicio en Kansas pasaba a Brasil, de allí atravesando el Atlántico sur, a Marrakesh, en Marruecos para continuar



*Unos 500 trabajadores chinos —hombres y mujeres por igual— se esfuerzan para arrastrar un rodillo de hormigón de 10 toneladas sobre una base de barro, piedra y grava y compactar de este modo una pista en un campo de aviación norteamericano cercano a Chengtu. Como no se disponía de explanadoras en China, la Decimocuarta Fuerza Aérea dependía del trabajo personal para la construcción de sus bases.*

vía El Cairo y Karachi a Calcuta, en la India. Desde allí, los gigantescos aviones sobrevolaron la cordillera del Himalaya para entrar en China.

Pero el plan resultó inviable. Chiang no tenía reservas de carburante de aviación; cada litro que usaban los B-29 y cada kilo de bombas había que transportarlos por aire a lo largo de 1.000 millas sobrevolando el techo del mundo, la llamada Joroba, para situarlos en China. Seis aviones de carga cargados de bidones de gasolina tenían que enfrentarse a la Joroba para suministrar el carburante necesario para que un solo B-29 pudiera hacer una incursión. Trabajadores chinos, que se contaban por millares, habían machacado miles de toneladas de piedra para construir las largas pistas necesarias para los mastodónticos bombarderos, pero las insuperables dificultades de suministro impidieron que el general Wolfe organizara incursiones de gran alcance o efectividad. Al poco tiempo Wolfe fue relevado por un impaciente Arnold, quien el 29 de agosto asignó el mando de la Vigésima a Curtis LeMay que había dado muestras de ser un eficiente comandante con la Octava Fuerza Aérea en Inglaterra.

Incluso el rígido y exigente LeMay pudo hacer poco para mejorar la situación. Uno de sus peores problemas era el B-29 en sí mismo. Acelerada su producción sin el normal período de pruebas exhaustivas, el avión presentaba un inconmensurable número de fallos mecánicos por todas partes. Los motores se recalentaban, recordaba LeMay, y «la culatas de los cilindros saltaban en el momento en que el motor se ponía en marcha, el encendido era defectuoso, había excesivas fugas de aceite, los sistemas de trasiego del carburante daban multitud de problemas. Unas cuatro misiones al mes fue lo más que pudimos organizar desde China y a veces no conseguimos ni eso».

La conquista de Guam, Saipan y Tinian en el archipiélago de las Marianas en el Pacífico occidental por unidades de Infantes de Marina y tropas del Ejército de Tierra a finales del verano y en el otoño de 1944 permitieron la habilitación de campos de aviación adecuados para los B-29. Las islas podían recibir un suministro continuado de carburante y bombas transportados en cargueros de la Armada y estaban a sólo 1.500 millas al sudeste de Japón, perfectamente dentro de la autonomía de los B-29. La Séptima Fuerza Aérea que ayudó a la conquista se había desplazado hacia Japón, tal como decían

con disgusto sus tripulaciones de vuelo, saltando «de una condenada isla a la siguiente», cooperando con la Armada en los ataques a Tarawa, en las islas Gilbert y Kwajalein, en las islas Marshall, antes de iniciar las operaciones de desgaste sobre las Marianas para facilitar las invasiones anfibias.

Antes incluso de que los Infantes de Marina hubieran expulsado al último de los obstinados defensores japoneses de las Marianas, los ingenieros pusieron en marcha sus explanadoras para iniciar la construcción de campos de aviación. La primera Superfortaleza tomó tierra en una pista que no estaba del todo terminada, en Saipan, el 12 de octubre de 1944, llevando a bordo al general de brigada Haywood S. Hansell, que ostentaría el mando de la recién formada XXI Unidad de Bombarderos, una parte de la Vigésima Fuerza Aérea. Catorce B-29 formaron la primera misión que salió de las Marianas el 28 de octubre para bombardear el baluarte japonés de Truk. El 24 de noviembre Tokio vio los primeros bombarderos después de los B-25 de Doolittle, dos años y medio antes.

Pero las misiones de Hansell, al igual que las de LeMay no fueron efectivas. El nublado clima japonés dificultaba el uso de los B-29 tal como habían sido diseñados, para una utilización como bombarderos pesados a muy elevada altitud. A alturas de bombardeo de 25.000 pies y más sobre Japón las Superfortalezas se encontraban también con la feroz corriente en chorro del Pacífico. Al entrar de proa en ella los aviones se quedaban prácticamente inmóviles; si la tomaban como viento de cola, los zarandeaba sobre sus objetivos sin permitirles la mínima precisión en el bombardeo. Hansell se hizo eco de las quejas de LeMay acerca de las deficiencias que seguían apareciendo en el B-29 a pesar de las modificaciones y correcciones, y en una ocasión comento: «Los motores del B-29 habían adquirido una nefasta tendencia a tragarse las válvulas e incendiarse. El cárter de magnesio ardía con una furia que hacía inútil cualquier esfuerzo por apagarlo.»

Mermado en su capacidad por estos problemas mecánicos, que se añadían a los del viento y el tiempo brumoso sobre Japón, la XXI Unidad de Bombarderos no estaba consiguiendo el rendimiento que Arnold esperaba de ella. Una vez más, Arnold llamó a LeMay y le dijo, sin contemplaciones, que o conseguía resultados con el B-29 o se le retiraría el mando.

LeMay ocupó su nuevo puesto como jefe de la XXI Unidad de Bombarderos el 20 de enero de 1945. Inicialmente aplicó las mismas tácticas de bombardeo diurno de precisión que había empleado Hansell, pero no consiguió que se produjera milagro alguno. Así pues, empezó a imaginar con qué alternativas contaba. Sabía que los japoneses, durante su prolongada invasión de China, habían lanzado bombas incendiarias sobre varias ciudades chinas con unos efectos asoladores y sabía que las ciudades japonesas eran tan inflamables como las chinas. También sabía que las principales industrias de Japón estaban ubicadas en las ciudades y que, arracimados en torno a las fábricas, había docenas o cientos de talleres, frecuentemente en viviendas particulares, que hacían piezas y otros materiales bélicos.

LeMay luchó con su conciencia durante varias semanas. ¿Debía usar bombas incendiarias? No quería abandonar los ataques de precisión y sustituirlos por bombardeos indiscriminados de centros de población civil, pero si no conseguía mejores resultados, la guerra se podía prolongar durante años y la invasión de Japón se cobraría un tributo de 500.000 a un millón de vidas humanas entre sus invasores.

Finalmente, a primeros de marzo LeMay tomó la decisión de usar incendiarias, bombas de magnesio que ardían con una llama blanca y otras cargadas




*Pilotos del 23.º Grupo de Caza, una ramificación en China del Grupo de Voluntarios Norteamericanos de Claire Chennault irradian satisfacción después de interceptar a 41 aviones japoneses que atacaban una base estadounidense en Kunming. Conocidos como los* Tigres Voladores, *el GVN popularizó el motivo de boca de tiburón en los P-40 que pilotaban.*



de un aceite altamente inflamable. También decidió que los B-29 atacarían de noche desde unos 5.000 pies de altitud; esto les permitiría operar por debajo de la corriente en chorro y de la persistente cobertura de nubes. Algunos de los jefes de grupo de LeMay objetaron que las baterías antiaéreas japonesas harían picadillo a las formaciones norteamericanas. Pero LeMay estaba dispuesto a jugarse su fuerza en la apuesta de que el fuego antiaéreo a baja altura de los japoneses resultaría muy inferior al de los alemanes. La artillería antiaérea japonesa nunca había sido muy eficaz durante las campañas de las islas y acaso no sería mejor sobre Tokio.

El ataque a baja altura tenía otras ventajas. El no tener que subir hasta los 30.000 pies reduciría el esfuerzo de los caprichosos motores y los aviones consumirían menos carburante. De esta manera podrían llevar mayores cargas de bombas.

LeMay eligió la noche del 9 al 10 de marzo para la primera de las incursiones con bombas incendiarias. Un total de 334 Superfortalezas despegaron de Guam, Saipan y Tinian a media tarde con destino a Tokio, cargada cada una con 5.500 kilos de bombas incendiarias.

Poco después de medianoche la oleada de vanguardia de B-29 llegó a Tokio y, volando por debajo de la cobertura de nubes, encontró buena visibilidad. Fue fácil para los bombarderos localizar el objetivo. Tokio se encuentra en la cabecera de la Bahía de Tokio fácilmente reconocible y el río Sumida la corta en dos. Dos formaciones de vanguardia de B-29 entrecruzaron la ciudad, arrojando bombas incendiarias a intervalos de 30 metros. Cuando hubieron terminado se podía ver una enorme X de lenguas de fuego que marcaba una zona de Tokio repleta de industrias y de viviendas de madera, yeso y bambú.

El resto de los B-29 llegaron a altitudes comprendidas entre los 4.900 y los 9.200 pies y lanzaron sus bombas sobre la zona brillantemente marcada. El general de brigada Thomas S. Powers, jefe aéreo de la incursión, informó por radio a LeMay, que estaba ansiosamente esperando en Guam: «Objetivo bombardeado visualmente. Se observan grandes incendios. Moderado fuego antiaéreo. Nula oposición de cazas.» LeMay había ganado su apuesta, el bombardeo a baja altura había funcionado y no había perdido su fuerza. En realidad, sólo fueron derribados 14 de todos los B-29, la mayoría alcanzados por fuego antiaéreo esporádico. Cinco tripulaciones fueron rescatadas después en aguas del Pacífico, donde habían amarizado.

Esta primera incursión incendiaria fue una catástrofe terrible para los japoneses. Los incendios se propagaron con gran celeridad, de forma incontrolable. El calor subió hasta cerca de los 1.000° C. Violentas corrientes ascendentes de aire, escribió LeMay, «bambolearon nuestros aviones en el aire como pelotas de ping-pong»; algunas de estas corrientes ascendentes se dejaban notar hasta los 15.000 pies de altura. Abajo, una zona de más de 40 kilómetros cuadrados de Tokio se estaba consumiendo entre las llamas, incluidas 22 instalaciones industriales. Una cuarta parte de todos los edificios de la ciudad, unas 267.000 estructuras, fueron presa del fuego. La lista oficial de víctimas totalizó 83.793 muertos y 40.918 heridos, si bien parece seguro que la cifra de muertos debió ser mucho mayor en la realidad. Muchos miles de personas perecieron ahogadas en el río Sumida tratando de escapar del calor infernal y muchos cuerpos jamás fueron rescatados. Otros quedaron reducidos a cenizas.

LeMay comprendió inmediatamente que, tal como había informado a Arnold, «la destrucción de los medios con los que Japón puede hacer la guerra queda dentro de la capacidad de esta unidad». Tras el ataque a Tokio organi-

*Posadas sobre zonas de aparcamiento coralinas y rodeadas por millas y millas de pistas de rodadura, Superfortalezas B-29 se extienden a ambos lados de las dos pistas de aterrizaje de más de dos kilómetros y medio de longitud en North Field, Guam. El sistema de control de tráfico en tierra fue denominado «el milagro de las Marianas».*



*Con un soberbio puro entre los dientes, el general de división Curtiss LeMay de la XXI Unidad de Bombarderos comenta la estrategia con el general de brigada Thomas Powers, a su izquierda. Cuando el bombardeo diurno a gran altura demostró ser ineficaz, LeMay envió los B-29 de Powers con base en las Marianas a realizar una serie de ataques nocturnos a baja altura con bombas incendiarias sobre las ciudades industriales de Japón.*

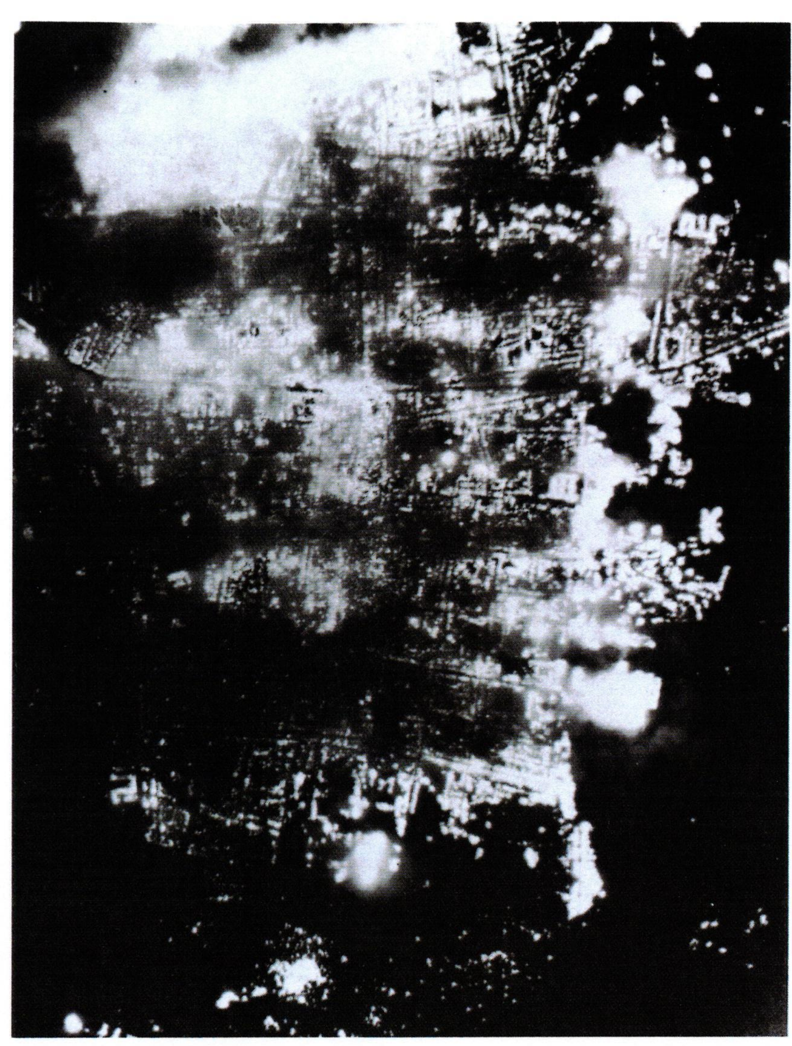
zó rápidamente incursiones incendiarias durante 10 días contra otras ciudades japonesas; Osaka, Kobe y Nagoya sufrieron el mismo castigo que Tokio. Luego LeMay interrumpió sus incursiones. Había agotado sus existencias de incendiarias.

Después de una pausa de tres semanas, durante las cuales la Armada transportó en barco miles de toneladas de bombas a las Marianas, los B-29 repitieron su visita a Tokio sobre la que dejaron caer más de 2.100 toneladas de bombas, la mayor cantidad hasta la fecha. Otros 28 kilómetros cuadrados de edificios fueron arrasados. Para entonces, los japoneses estaban huyendo de sus ciudades —de lo que quedaba de ellas— y buscaban refugio en las colinas. La población de Tokio pasó de cinco millones a menos de dos y medio. La vida de la ciudad y sus restantes industrias quedó prácticamente paralizada.

Las defensas aéreas japonesas derribaron a unos pocos de los B-29 merodeantes pero fueron impotentes para detener las devastadoras incursiones. La artillería antiaérea japonesa, que no tenía radares para dirección de tiro, no se podía comparar con la alemana; aunque cazas nocturnos acometieron de vez en cuando a los B-29, rara vez hicieron una interceptación efectiva.

Si bien las pérdidas de bombarderos a manos de los japoneses eran relativamente escasas, las condiciones meteorológicas y los fallos mecánicos se cobraron un tributo mucho mayor. El vuelo a Tokio era casi el doble que las penetraciones más profundas en Alemania y virtualmente todo el recorrido era sobre agua. Los bombarderos solías salir de las Marianas en torno a las 17:30 horas y estaban sobre Japón a las doce de la noche o la una de la madrugada; las tripulaciones frecuentemente veían salir el sol antes de que aterrizaran en sus bases aéreas. Cuando los infantes de Marina, en una de las más encarnizadas batallas de la guerra, conquistaron la minúscula isla de Iwo Jima, a medio camino entre las Marianas y Japón, los B-29 que sufrían alguna avería tenían por fin un lugar donde hacer aterrizajes de emergencia. Antes de que finalizara la guerra, 2.251 B-29 con destrozos producidos en combate o con problemas mecánicos aterrizaron con toda seguridad en Iwo.

Todos los síntomas indicaban que Japón estaba irremisiblemente vencido. Mientras que la principal fuerza de B-29 siguió castigando las ciudades japo-



*En la más destructiva de las incursiones incendiarias que se realizaron durante la guerra contra Japón, la ciudad de Toyama —productora de aluminio— es destruida por el fuego bajo una granizada de bombas incendiarias. Las ciudades de Japón, con sus casas de madera y papel, «ardían como bosques de pinos», dijo un piloto de B-29.*

nesas, un grupo de B-29 lanzó minas en los puertos y aguas territoriales de Japón. Lo que quedaba de la flota mercante japonesa se vio así inmovilizada y las materias primas para las industrias bélicas de Japón dejaron de afluir a las pocas instalaciones fabriles que todavía quedaban en condiciones de funcionar. Pero los mandatarios más intransigentes del gobierno japonés siguieron decididos a luchar hasta el último hombre. Pensaban que si Estados Unidos se veía obligado a invadir Japón, el terrible coste en vidas humanas induciría a los norteamericanos a buscar una paz negociada. Se cursaron órdenes de que todo hombre japonés entre los 15 y los 60 años de edad y todas las mujeres entre los 17 y los 40 afrontarán a los invasores en las playas con pértigas puntiagudas de bambú. Las tentativas de paz de los aliados fueron rechazadas.

En junio y julio una nueva unidad, denominada el 509º Grupo Mixto, llegó a North Field en Tinian en 15 Superfortalezas modificadas con un nuevo diseño del compartimento para bombas del que los miembros de la tripulación no quisieron hacer comentarios a nadie. El 509º, al mando del coronel Paul W. Tibbets, veterano de la guerra aérea en Europa, se había entrenado por razones de secreto militar en una remota base aérea del estado de Utah.

Ninguno de los hombres, aparte de Tibbets, tenía la menor idea de lo que estaban aprendiendo a hacer, pero a todos se les dijo que mantuvieran la boca cerrada. Impresionaron a los otros aviadores afincados en Tinian quienes los tildaron de ser un hatajo de privilegiados que no participaba en las misiones regulares y se dedicaba a hacer misteriosos vuelos de prácticas.

A la 1:37 de la madrugada del 6 de agosto, tres aviones meteorológicos B-29 despegaron de Tinian y tomaron rumbo a Hiroshima, Kokura y Nagasaki, tres ciudades que hasta entonces habían escapado a los bombardeos. Tenían que informar cuál de las ciudades tenía mejor visibilidad.

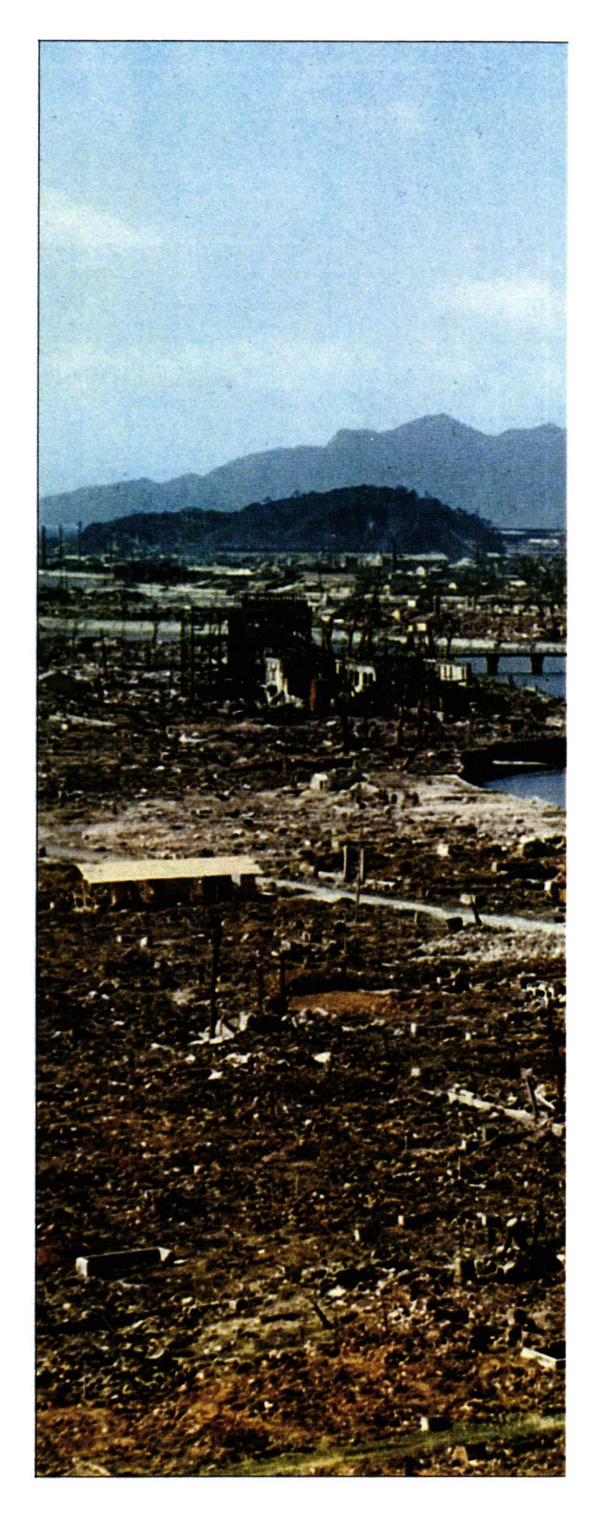
Aproximadamente una hora más tarde despegaba el coronel Tibbets a bordo del *Enola Gay*, un B-29 bautizado con el nombre de la madre del coronel, que tomaba rumbo a Japón. A bordo llevaba un extraño cilindro metálico que pesaba poco más de 4.000 kilos, la bomba de uranio que llamaron Muchachito. Mientras el *Enola Gay* volaba hacia Japón, un oficial de la Armada, el capitán William Parsons, que era un experto en armamento, insertó los últimos componentes clave en la bomba, que no había estado armada antes debido al historial de fallos en el despegue que arrastraban los B-29. Con el *Enola Gay* salieron otros dos B-29 cargados de observadores, científicos, cámaras fotográficas y demás instrumentos. Los aviones meteorológicos no tardaron en hacer sus comprobaciones e informaron a Tibbets que Hiroshima estaba relativamente despejada.

A las 8:15 se dejó caer al Muchachito desde 31.600 pies. Tibbets inició inmediatamente un rápido viraje en picado con el *Enola Gay* para apartarlo todo lo posible de la explosión que se avecinaba. La bomba creó una inmensa bola de fuego, en cuyo centro se alcanzó una temperatura de unos 50 millones de grados centígrados, unas tres veces más que la temperatura que se calcula existe en el centro del Sol. La explosión ejerció una presión de cientos de miles de toneladas por centímetro cuadrado. Las tripulaciones de los B-29 vieron elevarse «hasta 20.000 pies en un solo minuto» la que pronto sería famosa nube «en forma de hongo».

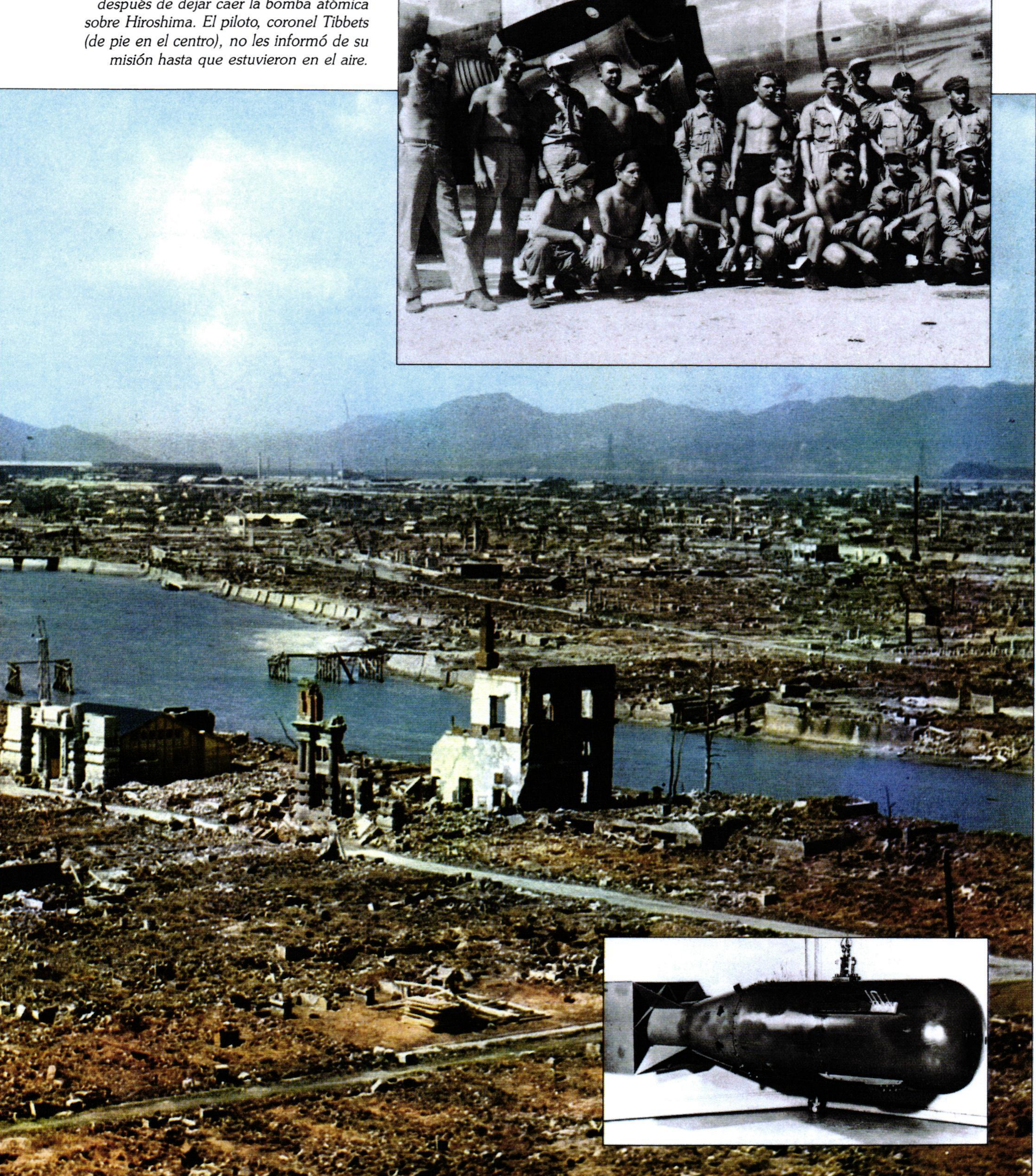
Inmediatamente resultó evidente para algunos miembros del gobierno japonés que la resistencia continuada estaba fuera de lugar. El 8 de agosto, el ministro de Asuntos Exteriores Shigenori Togo se reunió con el emperador Hirohito y acordaron solicitar la paz inmediatamente. Aun así, el Consejo Supremo no se reuniría hasta el día siguiente. La demora fue trágica.

Precisamente a las 11:01 horas, mientras el gobierno japonés estaba debatiendo las condiciones de paz, el comandante Charles W. Sweeney —que pilotaba un B-29 llamado *Bock's Car* como el nombre del piloto habitual de avión, capitán Frederick Bock— completó su pasada de bombardeo y la bomba de plutonio, llamada Gordinflón por su rechoncho aspecto, inició su descenso sobre el centro de Nagasaki. La detonación, informó Sweeney, les hizo sentir como si estuvieran «aporreando nuestro B-29 con un poste de telégrafos».

Así fue vencido Japón, aun cuando algunos obstinados trataron de seguir resistiendo. La intervención del propio emperador propició finalmente la rendición incondicional el 15 de agosto. La ceremonia tuvo lugar en la cubierta del acorazado *Missouri* el 2 de septiembre de 1945. Entre los presentes se encontraba el general Doolittle, quien más tarde evaluaría con su característica concisión la contribución de la Superfortaleza al logro de la victoria: «La Armada tenía los medios de transporte para hacer posible la invasión de Japón —dijo—; las fuerzas de tierra tenían el poder para hacerla posible; y el B-29 la hizo innecesaria.»



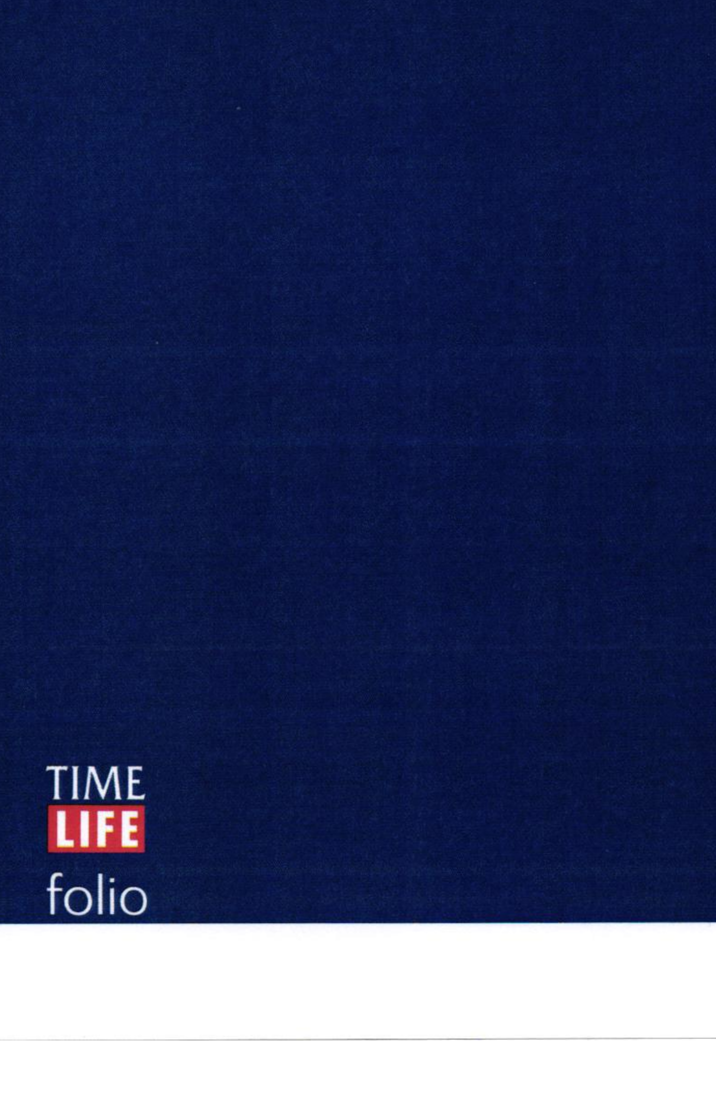
*La tripulación del* Enola Gay *se reúne después de dejar caer la bomba atómica sobre Hiroshima. El piloto, coronel Tibbets (de pie en el centro), no les informó de su misión hasta que estuvieron en el aire.*



*El centro devastado de Hiroshima es un mudo testimonio de la potencia letal del* Muchachito *(en el recuadro), la bomba que mató a 80.000 personas.*

# Índice

Los números en cursiva indican la existencia de una ilustración del tema referido.


TIME
LIFE
folio